الوجيز في التجارة البحرية الدولية

النصوص والاتفاقات الدولية

والأدوار المتبعة للربان وملاك السفن

الدكتـــــور

سعيـــد يحيـــى

أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري والبحري

وكيل كلية الحقوق - جامعة الزقازيق

٢٠٠٧

المكتب العربي الحديث

٣٠ ش سوتير - الأزاريطة - اسكندرية

ت: ٤٨٤٦٤٨٩

ف: ٤٨٤٦٤٨٩

إهـــــداء

إلـــي روح الحـــاج عـــــربي

فـــــي أكـــــرم جـــــــوار

د/ سعيد يحيى

الباب الأول

عقود بيع السفينة

وعقود بنائها

أولا- عقود بيع السفينة:

لا يكون بيع السفينة صحيحا ما لم يتم بموجب عقد كتابي وبسجل عقد البيع تسجيلاً رسمياً طبقاً لقانون الدولة التي تم فيها عقد البيع أو في محل مكتب تسجيل السفينة أو محل إقامة البائع أو المشتري أو من أي جهة قضائية طبقاً لإجراءات التسجيل المعمول بها في الدولة، وذلك قبل تسجيله بمكتب تسجيل السفن المسجلة به السفينة.

ويجب أن يشتمل عقد البيع ضمن ما يشتمل عليه من بيانات علي ما يلي:-

١- المواصفات الكاملة للسفينة وحمولاتها المختلفة وأطوالها وغاطسها.

٢- مصنع البناء وتاريخ البناء.

٣- جنسية السفينة وميناء تسجيلها.

٤- اسم ومكان إقامة كل من البائع والمشتري.

٥- ثمن بي السفينة المتفق عليه وطريقة التسديد.

٦- التزامات البائع والتزامات المشتري التي يتفق عليها الطرفان.

٧- محتويات السفينة التي تسلم مع السفينة.

٨- هيئة تصنيف السفينة المصنفة لديها السفينة.

٩- الجهة القضائية التي تحال إليها الدعاوى في حالة الاختلاف علي تفسير عقد البيع أو الإخلال به.

ويـــتم تســـليم السفينة إلي المشترى في الميعاد المحدد في عقد البيع وبالحالـــة المـــتفق علـــيها فيعقد البيع أو ضمن مدة معقولة يتفق عليها بين الأطراف من تاريخ إتمام العقد.

فـــإذا لم تسلم السفينة إلي المشترى في الميعاد المتفق عليه جاز فسخ العقد مـــن قـــبل المشـــترى واســـترداد ما قد يكون دفعه من مقدم الثمن وله أن يطالب بالتعويض عن الأضرار التي تكون لحقته من جراء عدم التسليم في الموعد.

وتنـــتقل الملكـــية إلي المشترى من تاريخ تسليمه السفينة. وفي حالة تخلف المشترى عن دفع الثمن أو أقساطه في حينه،جاز للبائع إنهاء عقد البيع وأن يحـــتفظ بأي مبالغ تكون قد دفعت مقدما من ثمن البيع، وفي هذه الحالة يعتبر العقد مفسوخا من جانب المشتري. هذا ما لم يتفق الطرفان علي خلاف ذلك، ويجب أن يكون معلوما أن ما سبق الإشارة إليه الخاص ببيع السفينة لا يسرى في حالة بيع السفينة جبريا بموجب حكم قضائي.

ثانيا- عقود بناء السفن:

يـــتم عقـــد بناء السفينة بموجب عقد كتابي بين الأطراف المتعاقدة، ويلزم تسجيل عقد بناء السفينة في الدولة التي يقع بها مصنع البناء.

ويجب أن يتضمن عقد بناء السفينة ضمن ما يتضمن من شروط ما يلي:-

١- المواصفات الكاملة للسفينة.

٢- مـــراحل البناء وتواريخ الانتهاء منها وطريقة دفع أقساط الثمن بعد انتهاء كل مرحلة حسب ما يتفق عليه الأطراف المتعاقدة.

٣- الشـــروط الجزائـــية فـــي حالة التأخير عن إتمام مراحل البناء، أو التأخـــير في تسليم السفينة، أو التأخير في دفع أقساط الثمن أو إلغاء عقد البناء أو الإخلال بأي شرط من شروطه.

هذا ويلتزم مصنع البناء بتصحيح أي عيوب خفية يتم اكتشافها خلال سنتين من تاريخ التسليم حتى لو كان المشتري قد قبل استلام السفينة دون إبداء تحفظات.

ويقصد بالعيب الخفي أي عيب في بناء السفينة. أو في صنعها أو في تصميمها أو في معداتها أو في ماكيناتها يعجز المشتري عن اكتشافه وقت استلام السفينة أو في مراحل التجارب التي تسبق عملية الاستلام بالرغم من بذل المشتري كل العناية المعقولة والمناسبة في هذا الشأن في حينه.

ويجب أن يتعهد مصنع البناء بتسليم المشتري جميع الخرائط والرسومات الهندسية وخرائط الاتزان وأي وثائق أخرى خاصة بالسفينة وطرق تشغيلها وصيانتها وما عليها من أجهزة ومعدات.

هذا ويعتبر أن ملكية السفينة تنتقل من مصنع البناء إلي المشتري عند تسليم السفينة إلي المشتري في المكان المتفق عليه في عقد البناء.

الباب الثاني

تسجيل السفينة

تحصل السفينة علي جنسية الدولة التي تسجل في مكاتب التفتيش البحري الرسمية لهذه الدولة وترفع السفينة علم الدولة التي سجلت بها.

ولا يجوز لسفينة أن تسجل أو ترفع علم أكثر من دولة واحدة إلا في حالة رفع علم الأمم المتحدة وتختلف شروط التسجيل من دولة لأخرى.

فبينما تشترط معظم الدول أن يكون مالك السفينة من رعاياها أو أن يكون ٥١% من رأس مال الشركة المالكة للسفينة ملك لمواطنيها.

فإن دول التسجيل المفتوح مثل بنما، هونج كونج، قبرص لا تشترط ذلك لتسجيل السفينة لديها.

ويشتمل طلب التسجيل عادة علي البيانات التالية:

١- اسم السفينة الحالي وأسماؤها السابقة.

٢- تاريخ بناء السفينة واسم مصنع البناء ومكانه.

٣- عقد البيع أو إثبات الملكية للسفينة.

٤- ميناء تسجيل السفينة الحالي.

٥- شهادة من مصنع البناء في حالة السفينة الجديدة.

٦- مواصفات السفينة طبقا لمواصفات مصنع بنائها.

وتشمل :-

أ- نوع السفينة.

ب- أبعادها المختلفة.

ج- حمولاتها في الحالات المختلفة للغاطس.

د- قوة الماكينات الرئيسية والمساعدة ونوعها.

٧- اسم المالك/ الملاك علي الشيوع وبيان حصة كل منهم.

٨- اسم الربان وجنسيته واسم المجهز (القائم بإدارة السفينة) وجنسيته ومحل إقامته في حالة عدم قيام المالك بإدارة السفينة.

٩- الحقوق العينية المترتبة علي السفينة مثل الديون، الرهونات، الحجوزات.

١٠- شهادة تصنيف السفينة من إحدى هيئات التصنيف الدولية.

١١- شهادة شطب السفينة من سجل السفن في الدولة المسجلة بها السفينة.

وعـــادة يقـــوم مكتب تسجيل السفن بإعلان ملخص البيانات السابقة وتنشر في الصحف المحلية في الدولة المطلوب تسجيل السفينة بها.

ويجـــوز لكل من له مصلحة أن يعترض علي تسجيل السفينة خلال ثلاث أشهر من تاريخ النشر عنه.

ويصدر مكتب تسجيل السفن شهادة تسجيل مؤقتة للسفينة لمدة ثلاثة أشهر (قابلة للتجديد) لمدة أقصاها سنتين يصدر بعدها شهادة التسجيل الدائمة للسفينة.

وتعتـــبر شـــهادة التسجيل وثيقة قانونية لازمة لإبحار السفينة، ولا يجوز ســـحب شهادة التسجيل بسبب وجود ديون علي السفينة أو مالكها أو بسبب توقيع الرهن أو الحجز عليها بل يدون الحجز والرهن علي شهادة التسجيل فقط.

كمـــا تعتبر شهادة التسجيل وثيقة لإثبات جنسية السفينة. كما تعتبر قرينة علي إثبات ملكية السفينة.

وتحفـــظ شهادة التسجيل بالسفينة تحت مسئولية ربان السفينة ويجب تقديمهـــا إلـــي الســـلطات المختصـــة بالموانى عند طلبها، ويجب علي تلك

السلطات إعادة شهادة التسجيل للسفينة بمجرد انتهاء الغرض الذي طلبت منه أجله، ولا يجوز لتلك السلطات سحب شهادة تسجيل السفينة لأي سبب.

هـذا وتفـوض معظم الحكومات سفاراتها / وقنصلياتها في إصدار شهادات التسجيل المؤقتة أو تجديدها للسفن التي ترفع علمها.

وإذا فقـدت شهادة التسجيل يجب إخطار مكتب التسجيل المسجلة به السفينة أو سفارة أو قنصلية الدولة التي ترفع السفينة علمها لاستصدار شهادة تسجيل مؤقتة لحين وصول السفينة إلي ميناء تسجيلها.

هـذا ويشطب تسجيل السفينة من سجل السفن في ميناء تسجيلها في الحالات التالية:-

١- إذا هلكت السفينة أو استولي عليها الأعداء.

٢- إذا فقدت السفينة شروط جنسية الدولة المسجلة بها.

٣- في حالة صدور حكم قضائي.

وفـي حالة شطب السفينة تظل البيانات الخاصة بها في سجل السفن للمحافظـة علي حقوق الغير طرف السفينة، وتشترط بعض الدول مدة معينة مـن تاريخ قيام سبب الشطب يتقدم خلالها مالك السفينة بطلب شطب السفينة من سجل السفن وإلا تعرض للغرامة.

هـذا وقد صدرت مؤخرا عن منظمة التجارة والتنمية للأمم المتحدة (الأونكـتاد) اتفاقـية بشأن شروط تسجيل السفن تضمنت أن ينشأ بكل دولة مكتـب لتسجيل السفن وأن تضع كل دولة الشروط التي تراها مناسبة لقبول تسجيل السفن بها وحقها في رفع علمها.

وأن يكـون هناك دفتر رسمي لتسجيل السفن يدون به جميع البيانات عن السفينة والحقوق العينية التي تترتب علي السفينة وتواريخها وتواريخ انقضائها. كما تضمنت مبدأ التسجيل المؤقت للسفن التي تؤجر عارية لجهات أجنبية.

وفي هذه الحالة يجوز شطب السفينة شطباً مؤقتاً من سجل السفن في الدولة المسجلة بها السفينة وتسجيلها تسجيلا مؤقتا في الدولة التي تخضع لها الجهة التي استأجرت السفينة عارية.

وترفع السفينة علم الدولة الأخرى مدة عقد إيجار السفينة عارية، علي أن تترك الشروط المتصلة بالعلاقة المنظمة لمشارطة إيجار السفينة عارية حرة يتعاقد بشأنها الأطراف المعنيون.

تسجيل السفن التي في مرحلة بناء :-

تسجل السفن التي في مرحلة بناء في الدولة التي تقع بها مصنع البناء وتخضع لقواعد التسجيل في تلك الدولة بغض النظر عن جنسية مالكها، ولا يتم التسجيل إلا بعد توقيع عقد البناء وبعد وضع القرينة أو مرحلة مشابهة لها.

وتتصرف الحقوق العينية التي علي السفينة وهي في مرحلة البناء علي المعدات والماكينات والأجهزة المتعلقة بالسفينة والموجودة في مصنع البناء والتي يكون من المقرر تركيبها بالسفينة.

وتكون أولويات حقوق الامتياز الخاصة بالديون والرهونات التي علي السفينة كتلك التي علي السفن المسجلة الكاملة البناء.

ويتم تسجيل الحقوق العينية علي السفينة والرهن في سجل السفينة.

وبعد انتهاء بناء السفينة تقوم الدولة التي سجلت بها السفينة بإصدار شهادة شطب لها بعد انتهاء الحقوق العينية والرهونات التي علي السفينة أو بموافقة أصحاب تلك الحقوق والرهونات حتى يمكن إعادة تسجيلها في الدولة التي يرغب فيها مالك السفينة.

ولا يجوز نقل تسجيل السفينة خلاف ما ذكر إلا في حالة البيع الجبري بموجب حكم قضائي وتخليص السفينة من الديون التي عليها.

الباب الثالث

ربان السفينة وضباطها وبحارتها

الربـــــان :-

لمـــالك السفينة أو مجهزها وحدهما دون غيرهما حق تعيين الربان وعزله عند الاقتضاء، ويجب أن يكون لدي الربان الخبرات والمؤهلات التي تتطلبها الدولة التي ترفع السفينة علمها.

مسئولية مالك السفينة حيال الربان وطاقم السفينة:-

(١) يكـــون مـــالك السفينة مسئولا عن أعمال وأخطاء الربان والضباط والطـــاقم وأي شـــخص مســـتخدم لدي المالك بالنسبة للسفينة، أثناء قيامهم بواجباتهم علي ظهر السفينة.

(٢) يســـأل المـــالك عن العقود والاتفاقات التي يبرمها الربان في حدود الصلاحيات المخولة له من مالك السفينة أو مجهزها كما لو أن تلك العقود قد أبرمها. المالك بنفسه.

مجهـــز الســـفينة هـــو الذي يقوم بإدارة السفينة واستثمارها لحسابه بوصفه مستأجرا لها أو مالكا لها.

ويحل المجهز محل المالك في المسئولية في هذه الحالة ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس.

صلاحيات الربـــان:-

يكـــون الســـفينة الصـــلاحيات الكاملة التي تمكنه من ممارسة جميع الأعمال العادية المتعلقة بالسفينة طبقا للعرف والممارسات البحرية المتعارف علـــيها وأي صـــلاحيات أخري يجري منحها له من قبل مالك السفينة وأي

تحديـــد لصلاحيات الربان العادية يقوم به المالك لا يعتد بها تجاه الغير حسن النية ويكون للربان وحدة سلطة قيادة السفينة وهو وحده المشرف علي إدارة الرحلة طوال مدة سفر السفينة وتواجدها بالموانى.

ويجـــب علي الربان أن يتبع تعليمات مالك السفينة وعليه أن يخطره وفقاً للعرف البحري بكل أمر يتعلق بالسفينة والشحنة.

ويجـــب علي الربان أن يتقيد بالاتفاقيات الدولية التي تتعلق بالسفينة وملاحيها والقوانين المحلية الصادرة عن الدولة التي ترفع السفينة علمها وأن يراعي الأصول الفنية المتعارف عليها في الملاحة البحرية.

مسئوليات الربان :-

١- أن تكون السفينة صالحة للملاحة " Sea worthy ".

٢- توفـــير المـــؤن والوقود والمياه بكميات كافية للرحلة التي تقوم بها السفينة.

٣- لا يجـــوز للـــربان التخلـــي عن قيادة السفينة بعد بدء الرحلة وحتى وصول السفينة إلي مكان أو مرسي أو ميناء مأمون.

٤- يجب علي الربان أن يتولي بنفسه قيادة السفينة في الحالات التالية:-

أ- عـــند دخـــول الســـفينة إلي ميناء أو مرسي أو رصيف أو عبورها نهر أو ممر ملاحي أو خروجها منه.

ب- في جميع الحالات التي تعترض الملاحة فيها صعوبات من أي طبيعة كانت.

ويظل الربان مسئولا حتى لو كان يستعين بمرشد.

٥- لا يجـــوز للـــربان أن يترك السفينة أو يأمر بتركها إلا بسبب خطر جسيم يهدد السفينة أو طاقمها أو ركابها، وعليه قبل إصدار مثل هذا

الأمـــر أن يقوم باستشارة كبير الضباط وكبير المهندسين وأن يتخذ جميع الإجراءات الممكنة عمليا لإنقاذ أوراق السفينة وسجلاتها.

وفـاة الربـــان :-

فـــي حالـــة وفاة الربان أو غيابه عن قيادة السفينة أو عدم استطاعته أداء عملـــه لأي ســـبب من الأسباب يتولي القيادة الضابط البحري الذي يليه مباشرة في الرتبة شرط أن يكون مؤهلا في الملاحة البحرية.

واجبات الربان في ضبط السلوك والنظام علي السفينة:-

١- لربان السفينة السلطة علي جميع الأشخاص الموجودين علي السفينة والتـــي من شأنها حفظ النظام وضبط السلوك لضمان سلامة السفينة والـــركاب وأفراد الطاقم والبضائع التي علي السفينة، ولتأمين إتمام الـــرحلة بســـلام وذلـــك وفقاً لما تقضي به الأعراف والممارسات البحرية الدولية.

٢- علـــي الـــربان تأميـــن عدم انتهاك قوانين وأنظمة الدولة التي ترفع السفينة علمها.

ويجوز للربان أن يلجأ إلي القوة إلي الدرجة التي تقتضيها الظروف وله أن يستعين بأفراد الطاقم والمسافرين لتأمين حفظ النظام علي السفينة.

ويجـــب علـــي الـــربان الاستعانة بالسلطات المحلية في حالة تواجد الســـفينة بالموانى وأن يخطر الجهات المحلية المختصة بأي حادث وقع علي ظهر السفينة خلال الرحلة كما يجب عليه أن يخطر قنصل الدولة التي ترفع السفينة علمها.

وأن يـــدون الحـــادث ووقـــت وقوعـــه ومكان السفينة وقت حدوثه وظروف الحادث في دفتر سجل السفينة.

وله أن يقوم بكافة التحريات الأولية التي تقتضيها الظروف، وأخذ أقوال الأشخاص الذين لهم علاقة بالحادث، وأن يعرضها علي السلطات المحلية بالميناء أو أول ميناء تدخله السفينة بعد الحادث.

وله أن يقوم بالتحفظ علي الجاني وأدلة الحادث وتسليمها للسلطات المحلية.

٣- للربان حق توقيع عقوبات علي المسافرين الذين يخالفون السلوك العام والنظام علي السفينة وهي:-

أ- الحجز بالكابينة لمدة لا تتجاوز ثلاثة أيام.

ب- عدم مغادرة الراكب للسفينة في الموانى.

ج- دفع غرامة عن أي تلف يحدثه الراكب بالسفينة أو أدراتها عن عمد بحيث لا تتجاوز الغرامة قيمة التلف، وفي جميع الحالات يتم الإفراج عن المحكوم عليه بمجرد وصول السفينة إلي الميناء الذي يقصده المحكوم عليه. ويمكن تسليمه إلي السلطات المختصة في ذلك الميناء إذا استدعي الأمر ذلك.

٤- ويجب علي الربان أن يخطر السلطات المحلية في كل ميناء تصل إليه السفينة بالجزاءات الجاري تنفيذها علي ظهر السفينة.

العقوبات التي يجوز للربان توقيعها علي طاقم السفينة:

١- الإيقاف عن العمل حتي تصل السفينة إلي أول ميناء وصول أو لمدة أقل.

٢- الخصم من الراتب لمدة لا تتجاوز ثلاثة أيام.

٣- إنهاء عقد العمل مع مراعاة شروط العقد.

ويجب علي الربان إخطار مالك السفينة أو مجهزها بالجزاءات التي يوقعها وأن يدون ذلك في دفتر سجل السفينة الرسمي وأن يخطر سلطات التفتيش البحري في الميناء المسجلة به السفينة.

التوثيق وقيد المواليد والوفيات:

لـــربان الســـفينة ســـلطة التوثيق علي ظهر السفينة بالنسبة للركاب والطاقم أثناء تواجدها بالبحر.

ويتولـــي قـــيد المواليد والوفيات التي تقع بالسفينة وعليه إثبات هذه الوقـــائع فـــي دفتر سجل السفينة الرسمي وعليه أن يقوم بتبليغها إلي قنصل الدولـــة التي ترفع السفينة علمها عند وصول السفينة إلي أول ميناء وصول وسلطاتها المحلية وإلي سلطات الدولة التي ترفع السفينة علمها.

حالات الوفاة أو الإصابة بمرض معدي:

فـــي حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين بالسفينة يجب علي الربان أن يقـــوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة علـــيها وأن يقوم بإخطار السلطات المختصة في أول ميناء تصل إليه السفينة بحـــادث الوفاة وتسليم أمتعة المتوفى والجثة إلي السلطات المختصة بالميناء مـــع تقريـــر عن ظروف الوفاة ومكان السفينة عند الوفاة مع تقرير طبي إذا تواجد بالسفينة طبيب.

وإذا أصيب لأحد الأشخاص الموجودين بالسفينة بمرض معدي يجب علـــي الـــربان إنزاله في أقرب مكان يمكن علاجه فيه مع إخطار السلطات الصحية في ذلك المكان.

الأعمال التجارية بالنسبة لربان السفينة:

١- يعتـــبر الـــربان النائب القانوني عن المالك أو المجهز قبل من له مصلحة فـــي الســـفينة أو الشحنة وكل تحديد يرد علي هذه النيابة لا يعتد به علي الغير حسن النية.

٢- لا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المالك أو المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المالك أو المجهز.

٣- تشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وفصلهم رغم وجود مالك السفينة أو مجهزها.

٤- يجب علي الربان فيما يتعلق بالوظائف التجارية أن يتبع تعليمات مالك السفينة أو مجهزها وعليه أن يخطره بكل أمر خاص بالسفينة أو الشحنة.

٥- لا يجوز للربان أن يقوم ببيع السفينة أو رهنها إلا بتفويض خاص من المالك وكل عملية بيع أو رهن خلاف ذلك تعد باطلة.

الاحتجاج البحري:

إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو الشحنة أو الأشخاص الموجودين عليها وجب علي الربان أن يقدم تقرير بلك يسمي " الاحتجاج البحري SEAPROTEST ".

ويقدم الاحتجاج البحري إلي السلطات البحرية في أول ميناء وصول بعد الحادث وخلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة، ويقدم صورة منه إلي قنصل الدولة التي ترفع السفينة علمها في هذا الميناء.

وتقوم السلطات البحرية المختصة التي تسلمت الاحتجاج البحري بالتحقيق فيه وجمع المعلومات الخاصة بموضوع الاحتجاج للوصول إلي الحقيقة ويحرر محضرا بذلك.

وإذا لم يحقق في الاحتجاج البحري بالطريقة السابق ذكرها فإنه لا يصلح دليلا أمام القضاء.

ويجـــوز فـــي جميع الأحوال لمن له علاقة بالاحتجاج البحري إقامة الدليل علي خلاف ما جاء به.

ولا يجـــوز للـــربان فـــي جميع الأحوال – عدا في حالة الضرورة القصوى– أن يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم الاحتجاج البحري والتحقيق من قبل السلطات المختصة فيما ورد فيه ويجب في هذه الحالة الحصول من السلطات المختصة علي إذن بتفريغ الشحنة.

وإذا لـــم يقدم الربان الاحتجاج البحري يكون مسئولا عن الأضرار والتلفيات التي حدثت أثناء الرحلة حتى ولو كانت لأسباب خارجة عن إرادته أو بسبب رداءة الأحوال الجوية.

المحافظة علي سلامة السفينة والأرواح التي عليها والبضائع:

يجـــب علـــي الربان أن يقوم في أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة السفينة والمحافظة علي الأرواح وسلامة الشحنة التي عليها.

ومـــع ذلك يجب إخطار مالك السفينة أو المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادي إذا سمحت الظروف بذلك.

العقوبات التي توقع علي ربان السفينة:

يخضـــع الربان للعقوبات المدنية المنصوص عليها في قوانين الدولة التي ترفع السفينة علمها.

كمـــا يخضـــع للعقوبات المدنية للدول التي تتضرر بسبب ما ترتكبه السفينة من مخالفات لأنظمتها والقوانين والمعاهدات الدولية.

وفـــي حـــالات الإهمـــال البسيطة والمخالفات الإدارية تعرض علي المحاكم البحرية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها.

وتشمل العقوبات الإيقاف عن العمل، أو سحب الشهادة لمدة معينة أو الغرامة.

وفي جميع الأحوال يجوز لمالك السفينة أو مجهزها عزل الربان.

الدفاتر الرسمية وسجلات السفينة:

يجب أن يحتفظ الربان علي السفينة بجميع الوثائق والسجلات المتعلقة بالسفينة والطاقم والركاب والشحنة، وأن يتأكد من تدوينها أولا بأول وهي:-

١- دفتر سجل السفينة الرسمي:

ويجب أن ترقم صفحاته ويعتمد من سلطات التفتيش البحري بدولة علم السفينة ويجب أن يعرض علي سلطات التفتيش البحري لدولة علم السفينة خلال ٢٤ ساعة من وصول السفينة إلي الميناء المسجلة به وبدون فيها ما يلي:-

الحوادث التي تحدث علي السفينة- حالات البحر والحالات الجوية الطارئة (الغير عادية) - الجرائم والحوادث التي ترتكب علي ظهر السفينة- العقوبات التأديبية- المواليد والوفيات وحالات الزواج- مناورات ترك السفينة ومناورات مراكز الحريق- غاطس السفينة عند الوصول أو المغادرة لكل ميناء- أي قرارات يتخذها الربان أثناء الرحلة.

٢- دفتر أحوال السطح (دفتر ضابط أول):

ويدون فيه الضابط المناوب موقع السفينة كل ساعة وتوزيع العمل اليومي ونظام الخدمة بالسفينة وجميع ما يقع من حوادث أو أعمال علي ظهر السفينة ويوقع من كبير ضباط السفينة والضابط المناوب.

٣- دفتر أحوال غرفة الماكينات:

يدون فيه المهندس المناوب توزيع العمل بغرفة الماكينات، وحركة الماكينات ومعدلات استهلاك الوقود وأوقات التخلص من الزيوت المتراكمة بالسناتين، وما يقع من حوادث يومية بغرفة الماكينات، وما يتم إجراؤه من إصلاحات.

ويوقع من كبير مهندسي السفينة والمهندس المناوب.

٤- دفتر يومية اللاسلكي:

ويـــدون فيه أوقات الإرسال والاستقبال وأوقات الاستماع والبرقيات الصادرة والواردة إلي السفينة.

٥- دفتر صيانة أجهزة اللاسلكي:

يـــدون فيه مواعيد صيانة أجهزة اللاسلكي والكشف علي البطاريات الخاصة بأجهزة اللاسلكي.

٦- دفتر سجل الزيت:

ويـــدون بـــه مواعيد تفريغ أي مياه صابورة ملوثة أو زيوت بالبحر وموقـــع السفينة في ذلك الوقت طبقاً لما هو منصوص عليه في معاهدة منع تلوث مياه البحر بالزيت ١٩٧٣- والبرتوكول الخاص بها ١٩٧٨.

٧- دفتر حسابات السفينة:

ويدون فيه جميع المعاملات المالية المتعلقة بالسفينة.

٨- دفتر التموينات:

ويـــدون به ما يرد للسفينة من مؤن وما يصرف منها يوميا، وحالة مخازن السفينة وما بها من تموينات.

الباب الرابع

عقد العمل البحري

عقد العمل البحري هو كل عقد استخدام يتم بين مالك سفينة أو مجهزها وبين أي شخص للعمل علي ظهر السفينة لمدة معينة أو بالرحلة حسب المؤهلات البحرية الحاصل عليها وخبراته.

ويخضع جميع من يعمل علي ظهر السفينة لسلطة ربانها، ويجب أن تسجل جميع عقود العمل في مكاتب التفتيش البحري لدولة علم السفينة وتدون في سجلات السفينة أو تلحق بها، ويجب أن تكون هذه العقود محررة بصيغة واضحة لا تدع مجالا للشك أو الخلاف حول الحقوق والواجبات المقررة فيها وأن تدون باللغة التي يفهمها البحار.

كما يجب أن ينص فيها إذا كانت معقودة لمدة معينة أو لرحلة معينة، فإذا كانت معقودة لرحلة معينة وجب إثبات الميناء الذي ينتهي فيه عقد العمل وفي أي مرحلة من مراحل تفريغ السفينة أو تحميلها في ذلك الميناء الذي ينتهي عنده العقد.

ويجب أن ينص في عقد العمل البحري علي نوع العمل المكلف به البحار وكيفية أدائه ومقدار الأجور وتوابعها التي ستدفع له وغير ذلك من تفاصيل العقد.

هذا ويجب أن يعلن في مكان ظاهر بالقسم المخصص للطاقم نظام العمل علي ظهر السفينة وشروطه، وتتضمن:-

١- التزامات البحار وواجباته تجاه مالك السفينة وقواعد تنظيم العمل علي ظهر السفينة.

٢- واجبات مالك السفينة أو مجهزها تجاه الملاحين من حيث الأجور الثابتة والمكافآت، وغير ذلك من أنواع الأجور.

٣- كيفية دفع الأجور أو الخصم منها وكيفية دفع السلف علي الأجور.

٤- مكان وزمان تصفية دفع الأجور وحسابها النهائي.

٥- قواعد وأصول تقديم الغذاء والمنامة علي ظهر السفينة.

٦- الإجراءات التي تتبع في حالة مرض الملاح أو إصابته.

٧- سلوك البحارة وشروط ترحيلهم إلي بلدانهم.

٨- إجازات البحارة السنوية المدفوعة الأجر.

٩- مكافـأة نهاية الخدمة وغير ذلك من التعويضات التي تدفع بمناسبة إنهاء عقد العمل أو انتهائه.

ويجب أن يدون عقد العمل من أربع نسخ تسلم إحداها لربان السفينة، والثانـية للبحار، والثالثة تودع لدي مكتب التفتيش البحري في ميناء تسجيل السفينة، والرابعة تحفظ لدي مالك السفينة أو مجهزها.

ويجب أن يدون بالعقد ما يلي:-

١- تاريخ إبرام العقد ومكانه.

٢- اسم البحار ولقبه وسنه وجنسيته وموطنه.

٣- العمل الذي يلتزم به.

قواعد عامة:-

١- يشترط فيمن يعمل بحارا أن يكون قد أتم من العمر ثمانية عشر سنة وأن يكون حاصل علي شهادة تؤهله للعمل علي السفن.

٢- تدفع جميع استحقاقات البحار بالعملة التي يتفق عليها الطرفين.

٣- للبحار أن يطلب من مالك السفينة أو مجهزها صرف ما يستحقه من أجر نقدي لمن يعينه.

٤- علـــي مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها إيداع المبالغ المستحقة للبحار المـــتوفى أو المفقـــود أو الـــذي يتعذر عليه الاستلام لدي مكتب التفتيش البحري في الميناء الذي يقيم فيه البحار.

٥- يكون غذاء البحارة ونومهم علي نفقة مالك السفينة.

٦- لكـــل بحار ساهم في مساعدة سفينة أخري أو إنقاذها نصيب في المكافأة التي تستحقها السفينة التي يعمل بها أيا كان نوع أجره.

٧- يجوز لصاحب العمل إنهاء العقد دون سابق إعلان إذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت، وفي هذه الحالة يستحق البحار ما يعادل أجر شهرين.

٨- يجـــوز لصـــاحب العمـــل إنهاء العقد دون سبق إعلان وبغير مكافأة أو تعويـــض إذا أبطل السفر في بدئه بسبب ليس لمالك السفينة أو مجهزها إرادة فيه وكان الأجر علي أساس الرحلة الواحدة ما لم ينص علي خلاف ذلك، ومع ذلك يستحق البحار أجره عن الأيام التي قضاها فعلا في خدمة السفينة ولا ترد أي سلفة تكون قد صرفت إلي البحار.

٩- يلـــتزم مالك السفينة في حالة انقضاء العقد أو فسخه أن يعيد البحار إلي الميناء الذي سافر منه عند بدء تنفيذ العقد، وأن يتكفل بغذائه ونومه حتى بلوغه ذلك الميناء.

ساعات العمل علي السفينة:

١٠- يجـــب ألا تـــزيد ســـاعات العمل علي ظهر السفينة أثناء وجودها في عـــرض الـــبحر عن أربع وعشرون ساعة في اليومين المتتالين أو مائه واثنا عشر ساعة في فترة أربعة عشر يوما متتالية.

أما إذا كانت السفينة بالميناء فيجب ألا تزيد ساعات العمل عن ثمان ساعات فـــي الـــيوم. ويجـــوز تشغيل البحار في أيام الراحة الأسبوعية إذا كانت السفينة بالميناء لمدة لا تزيد عن ساعتين في اليوم في الأعمال العادية وواجبات النظافة.

وفـــي جمـــيع الحـــالات يجب أن يتقاضي البحار أجراً إضافياً عن ساعات العمل الإضافية التي يكلف بها.

شحن بضائع خاصة علي السفينة:

١١- لا يجـــوز للـــربان أو الـــبحار شحن أي بضاعة علي السفينة لحسابه الخـــاص إلا بإذن من المالك أو مجهز السفينة، ويترتب علي مخالفة ذلك إلـــزام المخـــالف بدفع الأجرة مقابل نقل تلك البضائع تعادل أعلي أجرة اشـــترطت فـــي مكان وزمن الشحن بالإضافة إلي التعويضات المناسبة، ويجـــوز للـــربان أن يأمـــر بإلقاء هذه البضائع في البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة.د

١٢- إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول علي سلفة لا تتجاوز ربع أجره الأصلي. وتكون السلفة في الدفتر الخاص بالشئون المالية بالسفينة ويوقع عليها البحار.

ولمـــالك السفينة حق رفض طلب السلفة، ويجوز أداء السلفة لزوجة الـــبحار وأولاده أو الأشخاص الذين يحددهم البحار بشرط وجود تفويض من الـــبحار بذلـــك، ولا يجوز استرداد السلفة المذكورة في حالة إلغاء العقد لأي سبب كان حتى لو وجود اتفاق بذلك.

عـــلاج البحـــار:

١٣- يلتزم مالك السفينة بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة.

ويســـتحق البحار الذي يصاب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة أجره كاملا أثناء الرحلة.

١٤- لا يســـتحق البحار أي أجر أو معونة إذا كان الجرح أو المرض ناشئا عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك.

وفـاة البحـــار:

١٥- إذا كـــان البحار معينا بالرحلة في الذهاب وحده استحق كامل أجره إذا توفي بعد بدء السفر.

أما إذا كان معينا للذهاب والعودة معا استحق نصف أجره إذا توفي أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول ويستحق كامل أجره إذا توفي أثناء العودة.

١٦- إذا توفي البحار وهو في خدمة السفينة وجب علي صاحب العمل أداء نفقات دفنه أيا كان سبب الوفاة.

١٧- إذا توفي البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو الشحنة أو الأشخاص المسافرين علي السفينة. استحق ورثته مبلغا يعادل أجر ثلاثة شهور. فإذا كان معينا بالرحلة استحق ورثته مبلغا يعادل أجر الرحلة، وذلك فضلا عن التعويضات والمكافآت.

فصل البحار:

١٨- إذا فصل البحار وهو بميناء أجنبي فلا يجوز للربان إلزامه بترك السفينة ويكون الربان ملزما بإعادة البحار علي نفقة مالك السفينة إلي الميناء الذي عين فيه البحار أو إلي موطنه الأصلي.

ويجب إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر سجل السفينة الرسمي وإلا اعتبر الفصل غير مشروعا.

المدة القانونية للدعاوى:

١٩- لا تسمع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري بعد مضي سنة من تاريخ انقضاء العقد.

الباب الخامس

القواعد العامة للتفتيش علي السفن

١- لا يجوز للسفينة دون أن تكون مستوفاة لشروط السلامة طبقاً لنوعها وحالتها ونوعية الرحلة التي تقوم بها حسب شروط معاهدات السلامة الدولية السارية المفعول، علي أن تحصل علي شهادات السلامة من الجهات المختصة في دوله علم السفينة.

٢- يجب توافر الشروط القانونية لضباط السفينة وبحارتها والمؤهلات المناسبة وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية وأن يكون طاقم السفينة مناسبا من حيث المؤهلات والعدد لنوع وحجم السفينة وآلاتها ومعداتها.

٣- يجب أن تحمل السفينة من الخرائط والنشرات الملاحية ومن أجهزة وأدوات الملاحة ما يكون ملائما لسلامة أبحارها وطبقاً لمتطلبات معاهدات السلامة الدولية.

٤- أن يكون الربان والضباط- وإلي المدى المناسب أفراد طاقم السفينة- علي دراية تامة بالقوانين الدولية السارية المفعول والمتعلقة بسلامة الأرواح في البحار وقواعد منع التصادم في البحر والشروط الخاصة بمنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه والمحافظة علي الاتصالات بواسطة أجهزة الراديو، وأن يلتزموا بمراعاة تلك القوانين.

٥- لا يجوز لسلطات التفتيش البحري بالميناء تأخير سفينة لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التفتيش، ويقتصر أي تفتيش للسفينة علي فحص ما يكون مطلوبا من السفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والقوانين الدولية السارية.

٦- لا يجوز إجراء تفتيش شامل للسفينة إلا عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلي حد كبير مع تفاصيل الوثائق التي تحملها أو ألا يكون مضمون هذه الوثائق كافيا للتأكد أو التحقق من انتهاك تستفيد منه السفينة.

أو ألا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة وسارية المفعول.

٧- إذا اتضح من التفتيش أن هناك انتهاكا للقوانين والأنظمة المنطبقة أو القواعد والمعايير الدولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

يتم الإفراج عن السفينة بعد تقديم ضمان مالي مناسب.

٨- دون الإخلال بالقواعد والمعايير الدولية المنطقية فيما يتعلق بصلاحية السفن للإبحار يجوز رفض الإفراج عن سفينة أو جعله مشروطاً بالتوجه إلي أقرب حوض لإصلاح السفن أو إلي أقرب ميناء مناسب مع إخطار هذا الميناء بالنواقص الواجب علي السفينة استكمالها، إلا إذا كان الإفراج سيشكل تهديداً بإلحاق ضرر للبيئة البحرية أو سلامة الأرواح في البحار.

٩- في حالة رفض الإفراج أو جعله مشروطاً يجب إخطار الدولة التي ترفع السفينة علمها بأي تدابير اتخذت ضد السفينة وكذا الممثلين الدبلوماسيين أو القنصلية لدولة علم السفينة.

١٠- تكون الدولة التي يتم فيها اتخاذ إجراءات ضد السفينة مسئولة عن الأضرار والخسائر التي تصيب السفينة والناشئة عن التدابير التي اتخذتها سلطات تلك الدولة، وذلك في حالة ما إذا كانت تلك التدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة.

١١- عند ممارسة السلطات البحرية المختصة بالميناء لواجباتها في التفتيش علي السفن يجب ألا تميز قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة.

١٢- إجراءات المراقبة والتفتيش فيما يتعلق بمعاهدة سلامة الأرواح في البحار تقتصر علي التأكد من أن السفينة تحمل شهادات السلامة الدولية وسارية المفعول طبقا لمتطلبات تلك المعاهدة.

أما فيما يتعلق بمعاهدة خطوط الشحن الدولية ١٩٦٦ وتعديلاتها فتقتصر علي التأكد من أن السفينة تحمل شهادة خطوط الشحن الدولية وسارية المفعول بالإضافة إلي ما يلي:-

١- أن السفينة غير مشحونة بأكثر من الحدود المسموح لها بها في شهادة خطوط الشحن الدولية الصادرة لها.

٢- مكان خط الشحن للسفينة مطابق لما هو مدون بالشهادة.

٣- أنه لم يحدث أي تغيير في إنشاءات السفينة بحيث يكون من الواضح أن السفينة أصبحت غير صالحة للإبحار.

١٣- إذا تبين أن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق مع ما هو مدون في شهادات السلامة الصادرة لها طبقاً لمعاهدة سلامة الأرواح في البحار أو معاهدة خطوط الشحن الدولية يتم إخضاع السفينة للمعاينة والفحص الشاملين.

الباب السادس

الخسائر البحرية المشتركة

(العواريات العامة)

لا تطبق الخسائر البحرية المشتركة إلا إذا حدث عمدا تضحية أو أنفقت مصروفات في ظروف غير عادية لها ما يبررها من أجل السلامة العامة للسفينة وللمحافظة علي الممتلكات المعرضة لمخاطر بحرية مشتركة ويتحمل تضحيات ومصروفات الخسائر البحرية المشتركة أصحاب المصالح المختلفة المشاركة طبقا للأسس التالية:-

- لا يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة إلا الخسائر أو الأضرار أو المصروفات التي تنشأ مباشرة نتيجة للخسائر البحرية المشتركة، ولا يدخل ضمنها أي خسارة أو تلف يلحق بالسفينة أو البضائع بسبب التأخير أثناء المخاطرة أو بعدها، مثل غرامة التأخير وأي خسارة غير مباشرة مهما كان نوعها مثل انخفاض ثمن البضائع.
- لا تتأثر حقوق المشاركة في الخسائر البحرية المشتركة حتى لو كان الحادث الذي تسبب في التضحية أو المصروفات قد نجم عن خطأ أحد الأطراف في الرحلة البحرية. إلا أن هذا الحكم لا يخل بأي تعويضات قانونية ضد الطرف المذكور أو له نتيجة لذلك الخطأ.
- يقع علي الطرف المطالب بالخسائر البحرية المشتركة عبء إثبات أن الخسائر أو المصروفات المطالب بها تعتبر حسب الأصول كخسائر بحرية مشتركة.
- تعتبر خسائر بحرية مشتركة مسموح بها أي مصروفات إضافية يتم تكبدها بدلا من مصروفات أخري مسموح بها.

- أي مصـــروفات إضافية تنفق بدلا من مصروفات أخري معتبرة خسائر بحرية مشـــتركة، تعتبر ضمن الخسائر المشتركة، دون أن يؤخذ في الاعتبار الإنقاذ- إن وجـــد- الـــذي تحقـــق لممتلكات أخرى علي أن يكون ذلك في حدود مبلغ مصروفات الخسائر البحرية المشتركة التي تم تجنبها فقط.
- يـــتم تسوية الخسائر البحرية المشتركة سواء بالنسبة للخسارة أو المشاركة علي أساس القيمة في زمان ومكان انتهاء المخاطرة (الرحلة).

ولا يؤثر ذلك علي تحديد مكان إعلان بيان الخسائر البحرية المشتركة.

إلقاء البضائع في البحر:

- لا تعتـــبر الخســـارة المترتبة علي التخلص من البضائع من أجل السلامة العامة بإلقائها في البحر خسارة بحرية مشتركة إلا إذا كانت هذه البضائع منقولة حسب العرف المتبع في التجارة البحرية.

التضحية من أجل السلامة العامة:

- تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة أي تلف يلحق بالسفينة أو البضائع أو أي مـــنها نتيجة للتضحية المبذولة من أجل السلامة العامة وكذلك بسبب دخول الماء من فتحات عنابر السفينة أو من أي فتحات أخرى تفتح بقصد إلقاء البضائع في البحر من أجل السلامة العامة.

إخماد الحرائق بالسفينة:

- تعتـــبر مـــن الخسائر البحرية المشتركة أي تلف يلحق بالسفينة أو البضائع أو بأي منهما بسبب المياه أو خلافها المستخدمة في إطفاء الحريق بما في ذلك التلف الناتج عن شحط السفينة المحترقة بالبر أو إحداث فتحات في قاعها لإغراقها بالماء.

إلا أنه لا يستحق أي تعويض عن التلف الناتج عن الدخان أو الحرارة مهما كان سببها.

فصل الحطام:

– لا يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة الفقد أو التلف الناتج عن فصل حطام أو أجزاء من السفينة سبق جرفها أو أصبحت في حكم المفقودة نتيجة لحادث.

الجنوح (الشحط) الاختياري للسفينة:

إذا تم عمدا شحط سفينة علي الشاطئ في سبيل السلامة العامة، سواء أكان من المحتمل أن تدفع السفينة إلي البر أم لا، فإن ما يترتب علي ذلك من خسارة أو تلف يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة.

مكافأة المساعدة والإنقاذ:

تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة المصروفات التي تنفق نظير مساعدة السفينة وإنقاذها سواء تمت بمقتضي عقد أو بدونه، وذلك بالقدر الذي تكون فيه عمليات المساعدة والإنقاذ قد تمت بغرض المحافظة علي الممتلكات المعرضة للخطر في الرحلة البحرية.

تلف الماكينات والغلايات:

يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة التلف الذي يلحق بماكينات وغلايات سفينة شاحطة عند محاولة إعادة تعويمها، إذا ثبت أن هذا التلف قد نشأ من الرغبة الفعلية في إعادة تعويم السفينة من أجل السلامة العامة مع احتمال تعرضها لمثل هذا التلف.

أما إذا كانت السفينة طافية فعلا فلا يمكن تحت أي ظرف من الظروف اعتبار الخسارة أو التلف الناجمين عن تشغيل الماكينات والغلايات خسائر بحرية مشتركة.

مصاريف تخفيف حمولة السفينة وهي شاحطة:

إذا كانت السفينة شاحطة وتم تفريغ وقودها أو مؤنها أو شحنتها أو أي منهم كتضحية بحرية، فإن المصاريف الإضافية لتخفيف الحمولة وأجور

الصـــنادل ونفقات إعادة الشحن (إذا تمت)، والفقدان أو التلف المترتب علي ذلك يعتبر خسائر بحرية مشتركة.

استخدام مواد السفينة ومؤنها كوقود:

تعتـــبر من الخسائر البحرية المشتركة مواد السفينة أو مؤنها أو أي منهما إذا استخدمت كوقود من أجل السلامة العامة وقت الخطر وذلك بشرط أن تكـــون الســـفينة قد زودت بكمية وافرة من الوقود. وتحسب هذه الخسائر البحرية المشتركة في هذه الحالة علي أساس الكمية التقديرية للوقود التي كان من المحتمل أن تستهلكها السفينة محسوبة علي أساس السعر السائد في آخر ميناء غادرته السفينة عند تاريخ المغادرة.

المصروفات في ميناء اللجوء:

إذا دخلت سفينة ميناء أو محلا للجوء أو إذا عادت السفينة إلي ميناء أو محـــل تحميلها بسبب حادث أو تضحية أو ظروف استثنائية أخرى تحتم ذلـــك من أجل السلامة العامة، فإن مصروفات دخول ذلك الميناء أو المحل تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة.

وكذلـــك عـــندما تـــبحر السفينة من ذلك الميناء أو المحل وعليها شحنتها الأصـــلية أو جـــزء مـــنها فأن مصاريف مغادرتها لهذا الميناء أو المحل وكل ما يترتب علي الدخول والخروج المذكورين تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة.

وعندما تكون السفينة في أي ميناء أو ملجأ ويتحتم نقلها إلي ميناء أو محـــل آخر لاستحالة إجراء الإصلاحات في الميناء أو المحل الأول فإن هذه القـــاعدة تسري علي الميناء أو المحل الثاني كما لو كان ميناء أو محل لجوء للسفينة، وتعتبر من الخسائر البحرية المشتركة تكاليف هذا النقل بما في ذلك الإصـــلاحات المؤقتة ورسوم القطر البحري، ويسري ذلك علي الزيادة التي تطرأ علي مدة الرحلة بسبب هذا النقل.

تكاليف مناولة أو تفريغ البضائع:

تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة مناولة أو تفريغ البضائع أو المؤن من السفينة سواء في ميناء أو مكان الشحن أو الميناء الذي تدخله السفينة أو ميناء اللجوء إذا كان التفريغ ضروري للسلامة العامة أو للتمكين من إصلاح التلف الذي أصاب السفينة بسبب تضحية أو حادث وذلك إذا كانت الإصلاحات ضرورية لمتابعة الرحلة بأمان.

ويستثني من ذلك الحالات التي يكتشف فيها تلف بالسفينة في ميناء أو محل الشحن أو الميناء الذي تدخله السفينة دون وقوع حادث أو ظروف استثنائية أخرى لها علاقة بهذا التلف أثناء هذه الرحلة.

ولا يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة تكاليف مناولة أو تفريغ البضائع أو الوفود أو المؤن علي السفينة، إذا كان السبب الوحيد لها هو إعادة تستيف هذه المواد بسبب تحركها من مكانها أثناء الرحلة إلا إذا كان إعادة التستيف ضروريا للسلامة العامة للسفينة.

هذا وفي الحالات التي يسمح فيها باعتبار مناولة أو تفريغ البضائع أو المؤن خسائر بحرية مشتركة فإن تكاليف التخزين بما في ذلك التأمين في الحدود المعقولة وإعادة الشحن وتستيف هذه البضائع أو الوقود أو المؤن تعتبر خسائر بحرية مشتركة.

أما في حالة اعتبار السفينة غير صالحة للملاحة أو إذا لم تقم السفينة برحلتها الأصلية المقررة لها. فإن مصاريف التخزين تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة حتى تاريخ عدم صلاحية السفينة للإبحار أو تاريخ تخليها عن الرحلة، وحتى تاريخ تفريغ البضائع، إذا كان تاريخ عدم صلاحية السفينة للإبحار أو تاريخ تخليها عن الرحلة قد حدث قبل ذلك التاريخ.

أجور ونفقات إعاشة الطاقم المنصرفة حتى/ وفي ميناء اللجوء:

(١) أجـــور ونفقات طاقم السفينة التي في الحدود المعقولة وما يتم استهلاكه مـــن وقود ومؤن خلال امتداد الرحلة بسبب دخول السفينة إلي ميناء أو مكـــان اللجـــوء أو بســـبب عودتها إلي ميناء أو مكان تحميلها تعتبر من الخســـائر البحرية المشتركة في حالة ما إذا كانت مصاريف دخول ذلك الميـــناء أو المكـــان معتبرة من الخسائر البحرية المشتركة طبقا للشروط الواردة في الفقرة السابقة.

(٢) إذا أجبرت سفينة علي الدخول إلي ميناء أو مكان أو احتجزت فيه بسبب حـــادث أو تضـــحية أو ظروف أخري استثنائية تجعل ذلك ضروريا من أجـــل الســـلامة العامة أو للتمكين من إصلاح التلف الذي أصاب السفينة بسبب التضحية أو الحادث – بشرط أن تكون هذه الإصلاحات ضرورية لتأميـــن سلامة متابعة السفينة لرحلاتها– فإن أجور ونفقات إعاشة الطاقم فـــي الحدود المعقولة خلال الفترة الإضافية التي تمكثها السفينة في ذلك الميناء أو المكان وحتى تصبح أو يجب أن تصبح جاهزة لمتابعة رحلتها، تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة.

(٣) هـــذا علمـــا بأنه إذا اكتشف تلف بالسفينة في ميناء أو مكان الشحن أو الميناء الذي تمر به السفينة دون وقوع حادث أو ظروف استثنائية أخرى مـــتعلقة بهذا التلف أثناء الرحلة، فإن أجور ونفقات إعاشة الطاقم فضلا عن الوقود والمؤن المستهلكة أثناء الفترة الإضافية اللازمة للبقاء لإصلاح الـــتلف المكتشف لا تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة، حتى لو كانت الإصلاحات ضرورية لقيام السفينة بمتابعة رحلتها بأمان.

(٤) وفـــي حالة عدم صلاحية السفينة للإبحار أو عدم متابعتها لرحلتها الأصلية، فـــإن أجـــور ونفقات إعاشة الطاقم فضلا عن الوقود والمؤن المستهلكة تعتبر ضـــمن الخسائر البحرية فقد حتى تاريخ عدم صلاحية السفينة للإبحار أو عدم

متابعـــتها لرحلـــتها أو حتى إتمام تفريغ شحنتها، إذا كان تاريخ عدم صلاحية السفينة للإبحار أو عدم متابعتها لرحلتها قبل ذلك التاريخ.

(٥) وتعتبر تكاليف الوقود والمؤن المستهلكة خلال الفترة الإضافية للتوقف ضمن الخســائر الـــبحرية المشـــتركة عـــدا تلك التكاليف الخاصة بالوقود والمؤن المستهلكة لأغراض الإصلاح فلا تدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة.

(٦) وتعتـــبر رســـوم المواني خلال الفترة الإضافية للتوقف ضمن الخسائر البحرية المشتركة، عدا تلك الرسوم التي تطلب فقط لأغراض إصلاحات لا تعتبر ضمن الخسائر البحرية المشتركة.

(٧) إذا دفعت أجور للطاقم عن وقت عمل إضافي من أجل صيانة السفينة أو إصـــلاحها وكانـــت تلـــك الصيانة أو الإصلاح لا تدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة.

فإن أجور هذا الوقت الإضافي يجوز أن تحتسب ضمن الخسائر البحرية المشـــتركة بـــالقدر الـــذي يعادل التوفير في النفقات التي كان من المتوقع أن تنشأ وتعتبر خسائر بحرية مشتركة لو لم تدفع أجور عن الوقت الإضافي المذكور.

(٨) وتشـــمل أجور الطاقم جميع المبالغ التي تدفع للربان والضباط والبحارة سواء أكانت مفروضة علي ملاك السفن بحكم القانون أن تستحق بموجب شروط عقد الخدمة.

التلف الذي يصيب البضائع عند تفريغها:

لا يدخـــل ضمن الخسائر البحرية المشتركة تلف أو فقد البضائع أو المؤن أو الوقـــود التـــي تحدث أثناء مناولة البضائع أو تفريغها أو تخزينها وإعادة شـــحنها وتســـتيفها، إلا إذا كانت تكاليف هذه الأعمال قد اعتبرت خسائر بحرية مشتركة.

الاستقطاعات من تكاليف الإصلاحات:

(١) لا تخضع الإصلاحات المسموح بها كخسائر بحرية مشتركة، لأي استقطاعات علي أساس استبدال (الجديد بالقديم)، عند استبدال المواد أو الأجزاء القديمة بأخرى جديدة، إلا إذا كان عمر السفينة أكثر من ١٥ سنة، وفي هذه الحالة يستقطع التلف.

(٢) وتحدد الاستقطاعات علي أساس عمر السفينة اعتباراً من ٣١ ديسمبر من سنة الانتهاء من صنعها حتى تاريخ الخسارة البحرية المشتركة،وذلك باستثناء المواد العازلة وقوارب النجاة وما يماثلها وأجهزة الاتصال، والوسائل والمعدات الملاحية والماكينات والغلايات والتي تحدد الاستقطاعات بالنسبة لها علي أساس عمر كل جزء.

(٣) وتخصم الاستقطاعات من تكاليف المواد أو القطع الجديدة، عندما يتم توريدها وتكون جاهزة للتركيب في السفينة، ولا تجرى الاستقطاعات فيما يتعلق بالمؤن والإمدادات والمخاطيف والجنازير.

(٤) أما رسوم الأحواض والمنزلقات البحرية وتكاليف نقل (تحريك) السفينة من مكان لآخر فتعتبر خسائر بحرية مشتركة بالكامل.

(٥) ولا تدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة تكاليف تنظيف ودهان قاع السفينة إلا إذا كان القاع قد دهن في غضون الإثني عشر شهرا السابقة علي تاريخ وقوع الخسائر البحرية المشتركة، وفي هذه الحالة يسمح فقط بنصف التكاليف.

الإصلاحات المؤقتة:

إذا ما أجريت الإصلاحات مؤقتة لسفينة في ميناء شحن أو في ميناء مرور أو ميناء لجوء، من أجل السلامة العامة أو بسبب عطل حدث نتيجة

تضحية تدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة فإن تكاليف هذه الإصلاحات تعتبر خسائر بحرية مشتركة.

وكذلك ما أجريت إصلاحات مؤقتة لتلف نتيجة لحادث من أجل التمكن من إتمام الرحلة، فإن تكاليف هذه الإصلاحات تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة دون أن يؤخذ في الاعتبار التوفير المتحقق لمصالح أخري- إن وجد.

علي أن يقتصر ذلك علي مقدار التوفير في النفقات التي كان من الممكن تحملها، وكانت سوف تعتبر ضمن الخسائر البحرية المشتركة لو لم تكن تلك الإصلاحات قد تمت في هذا الوقت ولا يجوز عمل استقطاعات علي أساس استبدال (القديم بالجديد) من تكاليف الإصلاحات المؤقتة المسموح بها كخسائر بحرية مشتركة.

فقدان أجور الشحن:

يعتبر فقدان أجور الشحن (النولون) بسبب فقد أو تلف البضائع، خسائر بحرية مشتركة، سواء كان ذلك ناتج عن فعل متعلق بخسائر بحرية مشتركة أو كان فقد أو تلف البضائع من أجل السلامة العامة، ويتم خصم القيمة الإجمالية المفقودة من أجور الشحن من قيمة الأجور التي كان من المفروض أن يحصل عليها مالك السفينة ولم يتمكن من ذلك بسبب التضحية التي حدثت.

التعويض عن البضائع المفقودة أو التالفة بسبب التضحية بها:

تقدر قيمة البضائع التي تمت التضحية بها، كخسائر بحرية مشتركة، علي أساس قيمتها عند التفريغ طبقاً لما هو مدون في الفاتورة التجارية المسلمة للمستلم، وفي حالة عدم وجود تلك الفاتورة، فتقدر قيمتها علي أساس القيمة المدونة عند الشحن.

وتشـــمل القيمة عند التفريغ نفقات التأمين وأجرة النقل إلا إذا كانت أجرة النقل هذه تدخل ضمن مخاطر أخرى غير متعلقة بالبضاعة.

فـــإذا تلفـــت البضاعة، وبيعت ولم يتفق علي قيمة التلف، فإن القيمة التـــي تدخـــل ضمن الخسائر البحرية المشتركة تكون هي الفرق بين صافي حصـــيلة البيع والقيمة الفعلية للبضاعة مقدرة علي أساس ما ورد في الفقرة السابقة.

تقدير قيمة الممتلكات التي تحتسب خسائر بحرية مشتركة:

(١) تقـــدر قـــيمة الممتلكات التي تحتسب خسائر بحرية مشتركة علي أساس قيمة هـــذه الممـــتلكات عند نهاية الرحلة، عدا البضائع فتقدر علي أساس قيمتها عند وقت التفريغ وطبقا لما هو مدون في الفاتورة التجارية المعطاة للمستلم أو علي أساس قيمتها المدونة عند الشحن إذا لم تكن تلك الفاتورة موجودة.

(٢) وتشمل قيمة البضائع تكاليف التأمين ونولون الشحن، إلا إذا كان نولون الشحن هذا يدخل ضمن مخاطر أخرى غير متعلقة بالبضاعة.

هذا علي أن يخصم من قيمة البضاعة أي فقد أو تلف يكون قد حدث لها قبل أو عند التفريغ.

(٣) وتقدر قيمة السفينة دون أن يؤخذ في الاعتبار أي أثر مفيد أو ضار ينتج عن تأجير السفينة عارية أو بموجب عقد إيجار بالمدة.

وتضـــاف إلـــي القـــيمة المقدرة بالكيفية السابقة المبالغ التي اعتبرت خسائر بحـــرية مشتركة والتي تكون ناشئة عن التضحية بالممتلكات، إذا لم تكن قد أضيفت من قبل.

(٤) ويجـــب أن يخصم من أجور (نولون) الشحن مضافا إليها قيمة التأمين علـــيها، المبالغ التي كان من المفروض عدم احتسابها ضمن أجرة الشحن لـــو أن الســـفينة والبضاعة فقدت كليا من تاريخ حدوث الخسائر البحرية المشتركة، ولم تكن ستحتسب ضمن الخسائر البحرية المشتركة.

(٥) فـــي حالة بيع البضاعة قبل وصولها إلي مكان تسليمها فإنها تشارك في الخسائر البحرية المشتركة حسب القيمة الفعلية لحصيلة البيع، مضافا إليها المبالغ المحتسبة خسائر بحرية مشتركة.

(٦) ولا تشـــارك أمتعة المسافرين وحاجياتهم الشخصية في الخسائر البحرية المشتركة إذا لم تكن مشحونة علي السفينة بموجب بوليصة شحن.

الضرر الذي يلحق بالسفينة:

المـــبالغ التـــي يسمح بها كخسائر بحرية مشتركة بسبب تلف أو فقد الســـفينة أو الـــتلف الذي يحدث بماكيناتها، أو معداتها نتيجة لتضحية ضمن نطاق الخسائر البحرية المشتركة هي كما يلي:-

١- في حالة الإصلاح أو الاستبدال:

يســـمح بالتكالـــيف الفعلـــية المعقولة لإصلاح أو استبدال التالف أو المفقود مع مراعاة الخصومات التي وردت بالفقرة المتعلقة بالاستقطاعات من تكاليف الإصلاحات والسابق ذكرها.

٢- في حالة عدم الإصلاح أو الاستبدال يسمح بقيمة الضرر المعقول الناتج عن الفقد أو التلف علي ألا يتعدى التكاليف التقديرية للإصلاح.

ولكـــن إذا اعتـــبرت السفينة خسارة كلية فعلية، أو إذا زادت تكاليف الإصلاح عن قيمة السفينة بعد إصلاحها فإن المبالغ التي يسمح بها كخسائر بحـــرية مشـــتركة تقدر علي أساس الفرق بين قيمة السفينة، وهي في حالة سليمة قبل وقوع الحادث- بعد خصم القيمة التقديرية لإصلاح التلف الذي لا يدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة- وبين قيمة السفينة في حالتها التالفة بعد وقوع الحادث- والتي تقدر علي أساس صافي حصيلة بيعها، إن وجدت.

البضائع الغير معلن عنها أو المعلن عنها بصورة خاطئة:

التلف أو الفقد الذي يحدث للبضائع المشحونة علي السفينة بدون علم مـــالك الســـفينة أو وكيله، أو صار توصيفها بصورة خاطئة عمدا، لا تدخل

ضـــمن الخسائر البحرية المشتركة، ولكن هذه البضائع تشارك في الخسائر البحرية المشتركة في حالة إنقاذها.

أمـــا بالنســـبة للـــتلف أو الفقد الذي يحدث للبضائع التي يعلن عنها بصـــورة خاطئة عمدا- عند شحنها- بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية فإنها تقدر علـــي أساس القيمة التي أعلن عنها للبضاعة. ولكن هذه البضاعة تشارك في الخسائر البحرية المشتركة علي أساس قيمتها الفعلية.

تسوية الخسائر البحرية المشتركة:

١- تعتـــبر ضمن الخسائر البحرية المشتركة عمولة قدرها (٢%) اثنين بالمايـــه مـــن المصروفات علي الخسائر البحرية المشتركة باستثناء أجور ونفقات إعاشة الربان وطاقم السفينة وقيمة الوقود والمؤن التي لم تستعوض خلال الرحلة.

٢- كمـــا تعتبر مصاريف التأمين علي المبالغ المخصصة للمصروفات علي الخسائر البحرية المشتركة ضمن الخسائر البحرية المشتركة.

٣- يجـــوز رهـــن الســـفينة للحصول علي المبالغ اللازمة للمصروفات المـــتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة إذا لم يقدم أصحاب المصالح المـــبالغ المقـــررة علـــي كـــل منهم كمشاركة في الخسائر البحرية المشتركة.

كما يجوز بيع البضائع أو جزء منهما للحصول علي تلك المصروفات، وفـــي هـــذه الحالة فإن الأضرار التي تلحق بأصحاب البضاعة المباعة لهذا الغرض تدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة.

٤- تســـتحق فائدة قدرها سبعة بالمايه (٧%) سنويا علي المصروفات والتضحيات المتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة حتى تاريخ تسوية

هـذه الخسـائر مـع مـراعاة المبالغ التي تدفع خلال ذلك بواسطة أصـحاب المصالح الملتزمين بالمشاركة في تلك الخسائر أو المبالغ المدفوعة علي ذمة تسوية هذه الخسائر (صندوق تسويه الخسائر).

٥- إذا قام أصحاب البضائع بتقديم مبالغ لحساب مشاركتهم في الخسائر البحرية المشـتركة أو نفقات الإنقاذ أو غير ذلك من النفقات، فإنه يجـب إيداع هذه المبالغ دون تأخير في حساب خاص مشترك باسم ممثل مالك السفينة وممثل المدعين، في مصرف يتفق عليه الطرفان.

وتحفظ هذه المبالغ المودعة وما يستحق لها من فائدة كضمان للوفاء بحقوق أصحاب الحق في الحصول علي قيمة في المشاركة وأصحاب الحق في نفقات الإنقاذ أو النفقات الخاصة الواجبة الدفع علي البضاعة التي حصلت ودائع بخصوصها.

ولا يجوز صرف مبالغ من هذا الحساب أو ردها إلا بتصريح كتابي من خبير تسوية الخسائر. ولا يخل بالمسئولية النهائية للأطراف المعنية إيداع تلك المبالغ أو الصرف منها أو ردها.

٦- يقـوم بتسـوية الخسائر البحرية المشتركة وتقدير نسب المساهمة فيها خبـير أو أكـثر يسمي " خبير تسوية الخسائر AVERAGE ADJUSTER، وتقـوم المحكمـة المختصة بتعيينه إذا لم يتفق جميع ذوي الشأن علي تعيينه وله أن يستعين بخبراء آخرين لتأدية مهمته.

هذا وتدخل مصاريف التسوية ضمن الخسائر البحرية المشتركة.

فـإذا لم يوافق جميع ذوي الشأن علي التسوية يتم عرض الموضوع علي المحكمة المختصة بناء علي طلب أحدهم.

٧- يجوز لربان السفينة الامتناع عن تسليم البضائع التي يجب أن تساهم في الخسائر البحرية المشتركة إلا إذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيب تلك البضائع من الخسائر المشتركة.

فإذا لم يتفق الطرفان علي قيمة الضمان بعرض الأمر علي المحكمة المختصة (المحكمة التجارية) لتعيين خبير لإجراء تقدير مؤقت لقيمة مشاركة هذه البضائع في الخسائر ويحدد الضمان وفقا لهذا التقدير.

وللمحكمة المختصة أن تأمر ببيع البضائع كلها أو بعضها للحصول علي هذا الضمان، ويتبع في البيع أحكام التنفيذ علي الأشياء المرهونة رهنا تجاريا.

٨- تعتبر الديون الناشئة عن الخسائر البحرية المشتركة ديون ممتازة، ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمالك السفينة أو مجهزها علي البضائع التي أنقذت أو الثمن المتحصل من بيعها.

أما بالنسبة للمبالغ المستحقة لأصحاب البضائع فيقع الامتياز علي السفينة التي أنقذت وأجرتها وتوابعها.

ويسري علي هذا الامتياز أحكام حقوق الامتياز البحرية.

٩- لا تضامن بين الملتزمين بالمساهمة في الخسائر البحرية المشتركة، ومع ذلك إذا عجز أحدهم عند دفع نصيبه أو جزء منه، في هذه الخسائر، يوزع نصيبه علي الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم في الخسائر البحرية.

١٠- يجوز لكل ذي شأن أن يبرئ ذمته من المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة، وذلك بترك أمواله التي تدخل في المجموعة المدينة قبل تسلمها.

١١- كل شخص له مصلحة معرضة للخطر يعتبر طرفا في الخسائر البحرية المشتركة.

ويقدم طلب الاشتراك في تسوية الخسائر البحرية المشتركة عن الأضرار التي لحقت بالبضائع إلي الربان أو مالك السفينة كتابة خلال ثلاثين يوما من التاريخ المفروض أن يتم فيه تسليم البضائع.

أمـــا طلـــب الاشـــتراك فـــي تسوية الخسائر البحرية المشتركة عن الأضرار التي لحقت بالسفينة فيخطر به أصحاب البضائع خلال ثلاثين يوما من تاريخ انتهاء الرحلة.

الدعـــاوى :

لا تســـمع دعوى الاشتراك في الخسائر البحرية المشتركة بعد مضي سنتين من يوم وصول السفينة إلي الميناء الذي كان معينا لوصولها أو الميناء الذي إنقضت فيه الرحلة البحرية.

وينقطع التقادم بتعيين خبير تسوية الخسائر.

وفـــي هـــذه الحالة يسري تقادم جديد بالمدة نفسها من تاريخ التوقيع علـــي تسوية الخسائر البحرية المشتركة أو من التاريخ الذي ينتهي فيه عمل خبير تسوية الخسائر.

الباب السابع

نقل البضائع بحرا (*)

تعـــاريف :

- **الناقـــل** : أي شخص يبرم بنفسه أو يبرم باسمه عقد شحن بضائع مع شاحن.
- **الـــناقل الفعلي (الناقل من الباطن)**: أي شخص يعهد إليه الناقل بأداء نقل البضائع أو جزء منها.
- **المستلم** : أي شخص يحق له بموجب بوليصة الشحن أن يتسلم البضاعة.
- **البضائع : تتضمن الحيوانات الحية**

وفـــي الحالات التي توضع فيها البضاعة في حاويات أو أي أداة نقل مشابهة أو حيـــن تحزم، فإن كلمة البضاعة تشمل أداة النقل هذه أو أداة الحزم إذا قام الشاحن بتوفيرها.

- **البضائع الخطرة**: هي البضائع ذات الطبيعة الخطرة المذكورة في تصنيف البضائع الخطرة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (إمو).
- **عقـــد النقل** : هو العقد الذي يتعهد الناقل بموجبه أن ينقل البضاعة بالبحر من ميناء إلي ميناء آخر مقابل أجرة النقل.
- **بوليصـــة الشحن** : وثيقة تدل علي عقد واستلام الناقل للبضائع وشحنها، وهـــذه الوثـــيقة يتعهد الناقل بموجبها أن يقوم بتسليم البضائع عند تقديم هذه الوثـــيقة. ويشـــكل مثل هذا التعهد نص في الوثيقة بأن تسلم البضاعة لأمر شخص مسمي أو عند الطلب أو لحاملها.
- **الكتابة** : تشمل البرقيات والتلكس ضمن أشياء أخري.

(*) اتفاقية نقل البضائع بحرا التي عقدت في هامبورج ١٩٨٠.

الفصل في الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع بحرا:

١- تختص بالنظر في الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع بحرا.

محاكم الدولة التي:

(١) يقع بها ميناء الشحن.

(٢) يقع بها ميناء التفريغ.

(٣) يقع بها أحد الموانى الاختيارية المنصوص عنه في عقد النقل.

وتطبق القوانين المعمول بها في تلك الدولة بصرف النظر عن جنسية السفينة أو الناقل الفعلي أو الشاحن أو المستلم أو أي شخص آخر له مصلحة.

٢- لا تطبق شروط بوليصة الشحن (عقد النقل) علي عقود تأجير السفينة إلا في الحالات التي تكون فيها بوليصة الشحن لاحقة علي عقد تأجير السفينة، وكان هناك مادة في بوليصة الشحن تشير إلي شرط في عقد تأجير السفينة.

٣- إذا نص في بوليصة الشحن علي نقل بضائع مستقبلا في سلسلة من الشحنات خلال فترة متفق عليها فإن شروط بوليصة الشحن تطبق علي كل شحنة علي حدة.

مسئولية الناقل طبقاً لبوليصة الشحن (عقد النقل):-

(١) يكون الناقل أو وكيله مسئولا عن البضاعة خلال الفترة منذ لحظة تسلمه لها في ميناء الشحن، وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ حتى لحظة تسليمها إلي المرسل إليه، ويتم التسليم بأي من الطرق التالية:-

١- تسليم البضاعة إلي المستلم أو وكيله.

٢- وضـــعها تحـــت تصرف المستلم طبقا للعقد المبرم بينهما (بوليصة الشـــحن)، أو طـــبقاً للعرف السائد بالنسبة لهذا النوع من البضاعة والمطبق في ميناء التفريغ.

٣- تسليم البضاعة إلي سلطة أو طرف ثالث طبقاً للقوانين المعمول بها في ميناء التفريغ.

(٢) يكـــون الناقل مسئولا عن الخسارة أو التلف التي تلحق بالبضاعة أثناء وجودهـــا فـــي حوزتـــه ما لم يثبت أنه وعماله ووكلاؤه قد اتخذوا كافة الإجراءات المعقولة لتجنب الخسارة أو التلف.

(٣) يكـــون الـــناقل مســـئولا عن التأخير في تسليم البضاعة بميناء التفريغ المنصـــوص علـــيه في عقد النقل (بوليصة الشحن) خلال الزمن المتفق علـــيه، وفي حالة عدم وجود مثل هذا الاتفاق، يكون التسليم خلال الزمن في حدود المعقول لناقل مجتهد مع أخذ ظروف كل حالة في الاعتبار.

(٤) تعتـــبر البضاعة مفقودة إذا لم تسلم إلي المرسل إليه خلال الستين يوما التالية علي انتهاء التاريخ المفروض أن تسلم فيه إلي المرسل إليه.

(٥) لا يكون الناقل مسئولا في حالة الحريق ما لم يثبت أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال منه أو من عماله أو وكلائه.

(٦) لا يكـــون الناقل مسئولا عن الخسارة أو التلف أو التأخير في التسليم عند نقل الحـــيوانات الحية والتي تنشأ عن أي مخاطر خاصة بهذا النوع من النقل ما لم يكن هناك دليل كاف علي أن الخسارة أو التلف أو التأخير في التسليم أو جزء منها نشأ عن خطأ أو إهمال من الناقل أو عماله أو وكلائه.

(٧) لا يكون الناقل مسئولا إذا نشأت الخسارة أو التلف أو التأخير في التسليم بسبب اتخاذ إجراءات لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر.

(٨) عندما يجتمع خطأ أو إهمال من قبل الناقل أو عماله أو وكلائه مع سبب آخـــر عنهما خسارة أو تلف للبضاعة أو تأخير في التسليم، يكون الناقل مســـئولا فقـــط في حدود نسبة الخطأ أو الإهمال المتسبب فيه بشرط أن يثبت الناقل مقدار الخطأ الذي لا يرجع إليه.

قصر حدود مسئولية الناقل:

١- تقصر حدود مسئولية الناقل أو السفينة بالنسبة لفقد أو تلف البضاعة بمقدار ٦٦٦,٦ وحدة سحب خاصة عن كل طرد يفقد أو يتلف ٢ أو (٢) اثنيـــن وحدة سحب خاصة لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضـــاعة التي فقدت أو تلفت، ويؤخذ بالحد الأعلي من الحدين في حالـــة عـــدم قـــيام الشـــاحن بالإعلان عن طبيعة البضاعة وقيمتها وتدوينها في بوليصة الشحن قبل شحن البضاعة، وفي جميع الحالات يقـــدر المبلغ الإجمالي للتعويض علي أساس قيمة البضاعة في مكان ووقـــت تفـــريغها أو المفـــروض أن تفرغ فيه. أو علي أساس قيمة السوق. أو علي أساس قيمة مثيلاتها في الكمية والنوع.

٢- إذا كانـــت البضـــاعة مشحونة داخل حاوية أو علي طبلية أو وسيلة أخـــرى مشابهة فإن عدد الطرود أو الوحدات الموضوعة داخل هذه الوسيلة تحدد علي أساسها مسئولية الناقل بشرط أن تكون مدونة في بوليصة الشحن وإلا تعتبر الحاوية كأنها طرد واحد.

٣- في حالة التأخير في التسليم تحدد مسئولية الناقل علي أساس ضعف أجرة النقل المدونة في بوليصة الشحن.

٤- يحـــق لعمال الناقل ووكلائه الاستفادة من قصر حدود المسئولية إذا ثبت أنهم تصرفوا ضمن حدود وظائفهم.

٥- يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن قصر حدود المسئولية بما يتجاوز الحد المنصوص عليه سابقا.

فقدان الحق في قصر حدود المسئولية:

١- لا يحق للناقل الاستفادة من قصر حدود المسئولية إذا ثبت أن الخسارة أو التلف أو تأخير التسليم قد نتج عن فعل بقصد التسبب في مثل هذه الخسارة أو التلف أو التأخير في التسليم، أو العلم بأن هذه الخسارة أو التلف أو التأخير في التسليم ربما ينتج عن هذا الفعل أو إغفاله من قبل:

أ- الناقل نفسه / أو

ب- موظف أو مستخدم عند الناقل - بخلاف الربان والبحارة- أثناء ممارسته العمل داخل حدود وظيفته الإشرافية خلال ذلك الجزء من النقل.

ج- موظف أو مستخدم عند الناقل بما في ذلك الربان والبحارة أثناء التعامل أو الاهتمام بالبضاعة داخل حدود وظيفته.

٢- لا يحق لعمال الناقل أو وكيله الاستفادة من قصر حدود المسئولية إذا ثبت أم الفقد أو التلف أو التأخير في التسليم قد نشأ عن فعل أو إغفال فعل بقصد التسبب في هذا التلف أو الخسارة أو التأخير و/ أو عن إهمال وعلم بأن مثل هذه الخسارة أو التلف أو التأخير ربما ينتج بسبب ذلك.

٣- يجوز للناقل التنازل عن كل أو جزء من حقوقه أو الموافقة علي زيادة حدود مسئوليته بشرط أن يدون ذلك في بوليصة الشحن التي تعطي للشاحن.

حالات إعفاء الناقل من المسئولية:

١- لا يكون الناقل أو السفينة مسئولين عن الفقد أو التلف الناتج عن عدم صلاحية السفينة للإبحار، ويجب علي الناقل في هذه الحالة إثبات أنه قام ببذل أقصي الجهد لجعل السفينة صالحة للإبحار " SEAWORTHY ".

٢- لا يكون الناقل أو السفينة مسئولين عن الفقد أو التلف للبضائع الناتجة عن:-

(١) فعل أو إهمال أو خطأ من الربان، أو البحارة، أو المرشد أو مستخدمي الناقل القائمين علي ملاحة السفينة أو إدراتها.

(٢) الحريق ما لم يحدث بسبب خطأ فعلي من الناقل.

(٣) الأخطار والحوادث التي تحدق بالبحر أو المياه الصالحة للملاحة.

(٤) القضاء والقدر.

(٥) الأعمال الحربية.

(٦) الأعمال العدائية.

(٧) احتجاز السفينة بمعرفة السلطات الحكومية أو بموجب إجراء قضائي.

(٨) الحجر الصحي.

(٩) أفعال أو إهمال الشاحن أو صاحب البضاعة أو وكيله أو ممثله.

(١٠) الإضرابات العمالية أو التوقف عن العمل أو إغلاق الموانى أو المنازعات العمالية من أي نوع سواء كانت جزئية أو عامة.

(١١) أعمال الشغب.

(١٢) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات بالبحر.

(١٣) الفقد في الحجم أو الوزن أو أي تلف آخر يحدث للبضاعة نتيجة عيوب ذاتية.

(١٤) عدم كفاءة التحزيم / التغليف.

(١٥) عدم كفاية أو كفاءة ترقيم البضاعة.

(١٧) العيوب الخفية التي لا يمكن اكتشافها.

(١٨) أي سبب آخر ليس ناتج عن فعل أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

وعلي الشخص المستفيد من حالات الإعفاء هذه أن يثبت عدم وجود إهمال من الناقل أو مستخدميه تسبب في الفقد أو التلف للبضاعة.

مسئولية الناقل من الباطن

(الناقل الفعلي)

١- في الحالات التي يعهد فيها إلي الناقل من الباطن للقيام بنقل الشحنة أو جزء منها، سواء كان ذلك متفقا عليه في عقد النقل أم لا، فإن الناقل- علي الرغم من ذلك - يظل مسئولا عن نقل الشحنة كلها.

وبالإضافة لذلك يكون الناقل مسئولا عن أفعال أو إهمال الناقل من الباطن وعماله ووكلائه الذين يتصرفون داخل حدود وظائفهم.

٢- يكون الناقل من الباطن مسئولا عن عملية النقل التي يقوم بها ويحق له الاستفادة من قصر حدود المسئولية المخولة للناقل، هو

ومستخدميه ووكلائه في حالة فقد أو تلف البضاعة ما لم يكن قد نشأ عن فعل أو إغفال فعل منه أو من مستخدميه أو وكلائه.

٣- يسرى أي اتفاق يتعهد بموجبه الناقل أن يتحمل التزامات معينة أو تنازل عن حقوقه، علي الناقل من الباطن. وسواء وافق الناقل من الباطن عليها أم لم يوافق، فإن الناقل يظل ملزما بالالتزامات والتنازلات التي تنشأ عن مثل هذا الاتفاق الخاص.

٤- في الحالات التي يكون فيها كل من الناقل والناقل من الباطن مسئولين فإن مسئوليتهما تكون مشتركة ومتعددة، ويجوز أن يبرم الناقل مع الناقل من الباطن اتفاق مساعدة.

٥- في الحالات التي ينص فيها صراحة في عقد النقل (بوليصة الشحن) علي أن جزءا معينا من الشحنة التي يغطيها العقد سوف يقوم بها ناقل من الباطن ويذكر اسمه في العقد، فإنه يجوز أن ينص في العقد أيضا علي أن الناقل لن يكون مسئولا عن الخسارة أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينشأ عن حادث أثناء وجود البضاعة في حوزة الناقل من الباطن خلال ذلك الجزء من النقل.

ويقع عبء إثبات أن الخسارة أو التلف أو التأخير نشأ عن هذا الحادث، علي الناقل نفسه.

وفي مثل هذه الحالة يكون الناقل من الباطن مسئولا عن الفقد أو التلف أو تأخير التسليم الذي ينشأ عن حادث أثناء وجود البضاعة في حوزته.

نقل الشحنة علي سطح السفينة

١- يحق للناقل أن ينقل البضائع علي سطح السفينة فقط إذا كان مثل هذا النقل طبقاً لاتفاق مع الشاحن أو طبقا للعرف المعمول به في تجارة معينة، أو إذا كان هذا النقل تتطلبه القواعد الفنية.

٢- إذا كان هناك اتفاق بين الناقل والشاحن علي نقل البضائع علي السطح، فيجب أن يدون نص بذلك في بوليصة الشحن. وفي حالة عدم وجود مثل هذا النص فإن علي الناقل إثبات وجود اتفاق بذلك. وعلي أية حال لا يجوز للناقل أن يعتد بوجود اتفاق ضد طرف ثالث حصل علي بوليصة الشحن اعتمادا علي حسن النية.

٣- نقل البضائع علي سطح السفينة ضد الاتفاق الصريح بين الشاحن والناقل علي نقلها تحت السطح، يعتبر فعل أو إغفال فعل إذا تسبب في فقد أو تلف أو تأخير في تسليم البضاعة.

شحن البضائع الخطرة

١- يجب أن يميز الشاحن البضائع الخطرة بالعلامات والملصقات طبقا للتصنيف العام للبضائع الخطرة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (إمو)، ويجب أن يخطر الناقل بطبيعتها والاحتياطات التي تتخذ إذا لزم الأمر.

وفي حالة إغفال الشاحن لذلك ولم يكن لدي الناقل أو الناقل من الباطن علم بطبيعة البضاعة الخطرة. فإن الشاحن يكون مسئولا أمام الناقل أو الناقل من الباطن عن كل خسارة تنشأ عن شحن مثل هذه البضاعة.

٢- لا يكون الشاحن مسئولا عن الخسارة التي يتعرض لها الناقل أو الناقل من الباطن بسبب التلف الذي يحدث للسفينة ما لم تكن تلك الخسارة أو التلف قد نشأ عن خطأ من الشاحن أو عماله أو وكلائه.

٣- البضـــائع ذات الطبـــيعة الخطرة أو السريعة الاشتعال أو الانفجار والتـــي تشـــحن بـــدون إخطار الناقل أو الربان أو وكيل الناقل عن طبيعتها وخواصها، يجوز أن يتم تفريغها في أي مكان أو إعدامها أو تأمين خطورتها دون أي تعويض ويكون الشاحن لمثل هذه البضاعة مســـئولا عن التعويض عن الأضرار والمصاريف المباشرة والغير مباشرة الناتجة عن شحن مثل هذه الشحنة.

٤- إذا شحنت البضائع ذات الطبيعة الخطرة بعد إخطار الناقل بطبيعتها، وأصـــبحت خـــلال الـــرحلة تشغل خطورة علي البضائع الأخرى المشحونة، أو علي السفينة فإنه يحق للناقل أن يتخلص منها دون أي مسئولية إلا فيما يتعلق بالخسائر البحرية المشتركة.

بوليصة شحن

(سند الشحن)

(١) يثبت عقد النقل البحري ببوليصة الشحن.

محتويات بوليصة الشحن:

يجب أن تتضمن بوليصة الشحن ضمن بيانات أخرى ما يلي:-

١- الطبيعة العامة للبضاعة والعلامات الأساسية الضرورية للتعرف عليها.

٢- وزن البضاعة أو كميتها وعدد الطرود أو القطع بالإضافة إلي جميع البيانات التي يوفرها الشاحن.

٣- الحالة الظاهرية للبضاعة.

٤- اسم الناقل ومكان عمله الرئيسي.

٥- اسم الشاحن

٦- اسم المرسل إليه وموطنه وعنوانه.

٧- ميناء الشحن بمقتضى عقد النقل وتاريخ استلام الناقل للبضاعة ومكان الاستلام.

٨- ميناء التفريغ بمقتضى عقد النقل، ومكان تسليم البضاعة (إن وجد).

٩- اسم السفينة وحمولتها وجنسيتها.

١٠- عدد أصول بوليصة الشحن وعدد النسخ منها.

١١- مكان إصدار بوليصة الشحن وتاريخ الإصدار.

١٢- توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

١٣- توقيع الشاحن أو من ينوب عنه.

١٤- أجرة النقل وطريقة الدفع، وما إذا كان المرسل إليه هو الذي يتحمل أجرة النقل.

١٥- النص إذا كانت البضاعة تنقل علي السطح أو يجوز نقلها علي السطح.

(٢) عندما يتسلم الناقل أو الناقل من الباطن البضاعة من الشاحن، فإنه يقوم بإصدار بوليصة أو أي وثيقة أخرى تفيد باستلام البضاعة المطلوب نقلها. وبعد شحن البضاعة علي السفينة، يصدر الناقل للشاحن بوليصة شحن تفيد أن البضاعة قد شحنت علي السفينة أو سفن مسماة وتاريخ أو تواريخ الشحن.

(٣) تعتبر وثيقة الشحن الموقعة من ربان السفينة كأنها موقعة من الناقل، ويجب أن يكون التوقيع علي بوليصة الشحن كتابة أو بأي وسيلة ميكانيكية أو إلكترونية.

(٤) تحرر بوليصة الشحن باسم شخص أو لأمر أو لحاملها، ويجوز التنازل عن بوليصة الشحن الصادرة لشخص بإتباع الإجراءات القانونية بشأن

حوالة الحق، وعلي الناقل تسليم البضاعة للشخص المتنازل إليه، وتكون بوليصة الشحن المحررة " لأمر " قابلة للتداول بالتظهير، وتكون بوليصة الشحن المحررة " لحاملها" قابلة للتداول بالتسليم. كما تكون بوليصة الشحن المحررة لأمر والمظهرة علي بياض قابلة للتداول بالتسليم.

ويجوز النص في بوليصة الشحن علي أنها غير قابلة للتحويل ولا يجوز التنازل عنها.

(٥) تحرر بوليصة الشحن من نسختين أصليتين يوقع عليهما من الناقل والشاحن وتسلم إحداهما للشاحن وتعطي هذه النسخة لحائزها الشرعي الحق في تسلم البضاعة والتصرف فيها.

(٦) إذا تضمنت بوليصة الشحن بيانات خاصة بالصفة العامة والعلامات الأساسية وعدد الطرود أو القطع ووزن أو كمية البضائع ولم يكن لدي الناقل أو من ينوب عنه وسيلة معقولة لمراجعة هذه البيانات، أو كان لديه شك علي أساس مقبول أنها لا تمثل الحالة الفعلية للبضاعة المسلمة أو التي شحنت فإن للناقل أو من ينوب عنه الحق في إدخال تحفظ في بوليصة الشحن يحدد الشك في دقة البيانات أو عدم وجود وسيلة معقولة لمراجعتها. ويكون الشاحن مسئولا قبل الناقل في هذه الحالة عن التعويض وعن الضرر المترتب علي عدم حصة البيانات التي قدمها عن البضاعة.

ولا يجوز للناقل التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة في بوليصة الشحن قبل أي شخص آخر غير الشاحن.

(٧) عندما لا يسجل الناقل، أو أي شخص آخر يصدر بوليصة الشحن نيابة عنه، حالة البضائع الظاهرية علي بوليصة الشحن ففي هذه الحالة يعتبر أن البضائع كانت في حالة ظاهرية سليمة وتسمي بوليصة الشحن في هذه الحالة " بوليصة شحن نظيفة Clean Bill of Lading " .

(٨) تكـــون بوليصة الشحن دليلا مبدئيا علي استلام الناقل للبضاعة كما هي موصـــوفة فـــي بوليصة الشحن. وفي الحالات التي تصدر فيها بوليصة شحن بأن البضاعة قد شحنت " Shipped on Board " فإن تلك البوليصة تكون دليلا علي شحن البضاعة بهذه المواصفات.

ولا يجوز للناقل إثبات عكس ذلك إذا انتقلت بوليصة الشحن إلي طرف ثالث بمـــا فـــي ذلك المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية معتمدا علي وصف البضاعة المدون بها.

(٩) بوليصة الشحن التي لا يذكر فيها أن أجرة الشحن سوف يدفعها المستلم أو أن مصاريف الأرضية في ميناء الشحن تكون علي المستلم، فإن ذلك يعتـــبر دليلا علي عدم تحمل المستلم أيا منهما، وعلي أية حال لا يسمح للناقل أن يثبت عكس ذلك إذا انتقلت بوليصة الشحن إلي طرف ثالث بما في ذلك المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية معتمدا علي عدم وجود ما يشير إلي ذلك في بوليصة الشحن.

(١٠) الضمانات التي يلتزم بها الشاحن قبل الناقل:-

يعتـــبر الشاحن علي أنه قد ضمن للناقل دقة البيانات المتعلقة بطبيعة البضاعة وعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها والتي يقدمها إلي الناقل لتدوينها فـــي بوليصة الشحن، ويكون الشاحن ملزما بتعويض الناقل عن كل خسارة تنشـــأ عـــن عدم دقة هذه البيانات. ويظل الشاحن مسئولا عن ذلك حتى لو انتقلت منه بوليصة الشحن.

ولا يحـــد حـــق الناقل في مثل هذا التعويض، من مسئوليته بمقتضى عقد النقل أمام أي شخص غير الشاحن.

(١١) أي خطـــاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بمقتضاه أن يقوم بتعويض الـــناقل عن الخسارة التي تنشأ من إصدار بوليصة الشحن من قبل الناقل

أو أي شـــخص تصـــرف نـــيابة عنه – دون تسجيل تحفظ بخصوص البـــيانات التي يوفرها الشاحن أو الحالة الظاهرية للبضاعة في بوليصة الشـــحن، يكون باطلا ولا أثر له قبل طرف ثالث بما في ذلك أي مستلم تنتقل إليه بوليصة الشحن.

(١٢) عـــندما يصـــدر الناقل وثيقة خلاف بوليصة الشحن للتدليل علي عقد النقل، فإن مثل هذه الوثيقة تكون دليلا مبدئيا علي استلام الناقل للبضاعة الموصوفة في الوثيقة.

إخطارات الخسارة أو التلف أو التأخير:

١- ما لم يرسل المستلم إخطار كتابي إلي الناقل يحدد فيه طبيعة الخسارة أو الـــتلف خلال يومين من تاريخ استلام البضاعة، فإن ذلك يعتبر دلـــيلا مبدئـــيا علـــي تسلم المستلم للبضاعة كما هي موصوفة في بوليصة الشحن.

٢- إذا لـــم تكـــن الخســـارة أو التلف ظاهرة. فيجب أن يسلم الإخطار الكتابـــي إلي الناقل خلال الخمسة عشر يوما المتتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضاعة إلي المستلم.

٣- إذا كانـــت البضاعة وقت تسليمها إلي المستلم محل فحص مشترك من قبل الأطراف فلا تكون هناك حاجة إلي إرسال الإخطار الكتابي إليه، ويعتبر محضر الفحص دليل علي أس خسارة أو تلف، ويجب علي الناقل والمستلم تقديم التسهيلات لأحدهما الآخر لفحص ومطابقة البضائع.

٤- لا يدفع تعويض عن تأخير تسليم البضاعة ما لم يسلم إخطار كتابي إلـــي الناقل في حدود (٢١) (واحد وعشرون يوما التالية بعد اليوم الذي تسلم فيه البضائع إلي المستلم).

٥- إذا كان ناقل من الباطن قد قام بتسليم البضاعة فإن أي إخطار يسلم لـــه يكون له نفس الأثر كما لو سلم إلي الناقل، كما يكون الإخطار الذي يسلم إلي الناقل له نفس الأثر كما لو سلم إلي الناقل من الباطن.

مهلة الدعاوى القانونية:

١- أي دعـــوى تتصـــل بـــنقل البضائع تسقط بمضي المدة إذا لم تتخذ الإجراءات القانونية أو التحكيمية خلال مدة أقصاها سنتين ميلاديتين.

٢- تـــبدأ فـــترة المهلـــة القانونية في اليوم الذي يكون فيه الناقل قد سلم البضـــاعة أو جزء منها إلي المستلم، أو في آخر يوم كان يجب أن تسلم فيه البضائع في الحالات التي لم تسلم فيها البضاعة. ولا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه المهلة القانونية ضمن هذه الفترة.

٣- يجـــوز للشـــخص الذي تقام ضده دعوى أن يمدد المدة خلال فترة المهلـــة القانونية بواسطة إعلان قضائي يوجه إلي المدعى مع بيان الأسباب وعلي ألا تزيد مدة التمديد عن تسعون يوما.

سلطة النظر في الدعاوى القانونية:

يجـــوز للمدعـــى أن يقـــيم الدعـــوى فيما يتعلق بنقل البضائع أمام المحاكم المختصة في الأماكن التالية:

١- مكان العمل الرئيسي أو محل الإقامة العادي للمدعي عليه/ أو.

٢- المكان الذي أبرم فيه العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه مكان عمل فيه أو فرع أو وكالة/ أو.

٣- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ/ أو .

٤- أي مكان آخر يحدد في عقد النقل / أو.

٥- أي ميـــناء فـــي دولة يكون من الممكن أن تحتجز فيه السفينة الناقلة قانونا أو أي سفينة أخرى لنفس المالك طبقاً لقانون تلك الدولة.

هـــذا وتقوم المحكمة الآمرة باحتجاز السفينة بتحديد قيمة الضمان الذي يجب أن يقدمه المدعى عليه للإفراج عن السفينة.

الدعاوى الجديدة:

١- لا يجوز أن تبدأ أي دعوى جديدة بين نفس الأطراف لنفس الأسباب ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى غير قابل للتنفيذ في البلد التي تقام فيها الدعوى الجديدة.

٢- لا يعتبر القيام بإجراءات بهدف الحصول علي تنفيذ حكم صادر من المحكمة، بداية لدعوى جديدة.

٣- لا يعتـــبر نقـــل الدعـــوى إلي محكمة أخرى داخل نفس البلد بداية لدعوى جديدة.

الباب الثامن

عقود إيجار السفن

تأجير السفينة عارية: BARE BOAT CHARTER

١- عند تأجير سفينة عارية فإن مالك السفينة يضعها تحت أرم المستأجر دون أن يجهزها بمؤن أو بطاقم.

٢- يلـــتزم مالك السفينة بتسليمها إلي المستأجر في حالة سليمة وصالحة للإيجار" Sea Worthy " مع الوثائق المتعلقة بها.

ويســـأل مـــالك السفينة عن الأضرار التي تترتب علي تسليم السفينة وهي غير صالحة للإبحار، إلا إذا ثبت أن ذلك ناشئ عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي.

٣- يـــتم إجـــراء فحـــص السفينة عند تسليمها للمستأجر وعند استلامها لتحديد حالة السفينة طبقا لشروط العقد ويتحمل المستأجر مصاريف الفحص عند تسلمها ويتحمل المالك مصاريف الفحص عند استلامها.

٤- يكـــون للمســـتأجر كامل السيطرة علي السفينة كما لو كان مالكها، ويعيـــن الربان والضباط وطاقم السفينة، ويتحمل جميع المصاريف والتكاليف الناشئة عن استخدام وتشغيل السفينة.

٥- علي المستأجر أن يحافظ علي السفينة بحالة جيدة ويسلمها إلي مالكها بعد انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي استلمها عليها،كما يجب أن يقوم بالإصلاحات الضرورية لها.

٦- يدفـــع المســـتأجر ثمـــن الوقود والتموينات الاستهلاكية التي تكون موجودة علي السفينة عند استلامها. كما يقوم المالك بدفع ثمن الوقود

والتموينات الاستهلاكية التي تكون موجودة علي السفينة عند إعادة استلامها من المستأجر.

٧- يتحمل مالك السفينة تكاليف التأمين علي السفينة ضد المخاطر البحرية وضد مخاطر الحرب- إذا دعت الحاجة- ما لم ينص علي خلاف ذلك في عقد الإيجار.

٨- علي المستأجر أن يعيد السفينة إلي المالك بعد انتهاء مدة عقد الإيجار بنفس الحالة التي استلمها عليها من المالك مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي.

٩- لا يجوز للمستأجر إجراء أي تعديلات علي هيكل السفينة بدون الحصول علي موافقة مسبقة من مالكها.

١٠- علي المستأجر أن يستخدم السفينة في نقل البضائع القانونية علي الخطوط الملاحية المتعارف عليها بين الموانئ والحدود التي يتفق عليها في عقد الإيجار.

١١- لا يجوز للمستأجر تأجير السفينة من الباطن دون موافقة مالك السفينة.

١٢- يلتزم المستأجر في حالة تأخير تسليم السفينة إلي مالكها في الموعد والمكان المحددين في عقد الإيجار بعد انتهاء مدة الإيجار، بدفع غرامة تأخير إلي المالك طبقا لما هو متفق عليه في عقد الإيجار، وإذا لم يكن هناك نص بذلك فتكون الغرامة معادلة لضعف الأجرة عن مدة التأخير.

١٣- أما في حالة عدم قيام المالك بتسليم السفينة جاهزة إلي المستأجر في الموعد والمكان المحددين في عقد الإيجار فإنه يجوز للمستأجر إلغاء العقد مع استرداد ما يكون قد دفعه مقدما إلي المالك من قيمة الإيجار.

١٤- لا تسمع الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة عارية بعد مضي سنة من تاريخ ردها إلي المالك أو من تاريخ شطبها في حالة هلاكها من سجل السفن في مكتب التسجيل المسجلة به.

تأجير السفينة مجهزة (بالمدة أو بالرحلة):

١- عقد تأجير السفينة مجهزة بالمدة أو بالرحلة، يلتزم المؤجر (المالك) بمقتضاه بتقديم السفينة للقيام برحلة أو عدم رحلات معينة والتي يطلبها المستأجر خلال المدة المتفق عليها في العقد وبالشروط المذكورة فيه، ويجوز تأجير جزء من السفينة (فراغ للشحنة).

٢- يثبت عقد الإيجار بوثيقة تسمي " مشارطة الإيجار" " CHART ER PARTY " ويدون فيها:

- اسم المؤجر والمستأجر وعنوانهما وموطنهما.
- اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها والجزء المؤجر مناه.
- إذا لم تكن مؤجرة بالكامل.
- نوع الشحنة ومقدارها وأوصافها ومقدار الإيجار وطريقة تسديده.
- مدة العقد وبيان عدد الرحلات المتفق عليها.

٣- تحدد مهلة الشحن والتفريغ " LAY DAYS " علي أساس العرف السائد في موانئ الشحن والتفريغ وينص عليها صراحة في عقد الإيجار ويبدأ حساب مهلة الشحن والتفريغ من الوقت الذي يخطر فيه ربان السفينة ذوي الشأن استعداد السفينة لشحن البضائع أو تفريغها.

٤- إذا تم الانتهاء من الشحن / أو التفريغ قبل نهاية المهلة المحددة في العقد يحق للمستأجر مكافأة عن السرعة في الشحن / التفريغ تسمي "

DESPATCH " عـن كـل يوم بالقيمة التي يتفق عليها وتكون عادة نصف غرامة التأخير.

٥- لا تحتسـب أيـام الأعـياد والعطلات الرسمية في ميناء الشحن أو التفريغ ضمن أيام المهلة وكذلك في حالات القوة القاهرة.

٦- لـربان السـفينة عند انقضاء مهلة التفريغ الحق في إنزال البضائع المشـحونة علـي نفقة المستأجر ومسئوليته، إذا تراخي في استلام الشـحنة، وفـي هـذه الحالـة يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة علي البضائع.

٧- يلـتزم المؤجـر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكـان المتفق عليه في عقد مشارطة الإيجار، وإلا كان للمستأجر الحق في اعتبار العقد ملغي بعد إخطار المؤجر كتابة.

٨- في حالة تأجير السفينة بالمدة يلتزم المؤجر بعدم قيام السفينة برحلة مـن شـأنها تعريض السفينة أو البحارة لخطر غير عادي إذا وقع الخطر أو عرف ولم يكن متوقعا قبل توقيع عقد التأجير.

٩- يلـتزم المؤجر بأن يبذل قبل تسليم السفينة للمستأجر العناية اللازمة لـتكون السفينة صالحة للملاحة وأن يقوم بتجهيزها بما يلزمها من مـواد ومـؤن وبحـارة، وأن تكـون العـنابر والأقسـام بالسفينة والمخصصة لشحن البضائع جاهزة للاستخدام.

١٠- يـتحمل المؤجـر جميع نفقات تشغيل السفينة في حالة التأجير بالمدة أو بالرحلة، ما لم ينص علي خلاف ذلك صراحة في عقد مشارطة الإيجار.

١١- يسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب علي عدم صلاحية السفينة للملاحـة، إلا إذا أثبـت أن الضـرر غـير ناشئ عن تقصير في

التزاماته، أو ناشئ عن عيب خفي لم يكن من المستطاع اكتشافه بالفحص العادي، ويقع عبء إثبات ذلك علي المؤجر.

١٢- لا يجوز أن يشحن في السفينة أو في الجزء المؤجر منها بضائع غير خاصة بالمستأجر دون إذن منه.

يتنازل عن الحقوق الناشئة عن العقد ما لم يكن مرخصا له بذلك من مالك السفينة (المؤجر).

وفي هذه الحالة يبقي المستأجر الأصلي مسئولا قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن العقد.

١٣- لا يجوز للمستأجر أن يقوم بنقل بضائع مخالفة لقوانين الدولة التي ترفع السفينة علمها.

١٤- يسأل المستأجر عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو البضائع المشحونة عليها، إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن فعل المستأجر أو من ينوب عنه أو وكيله أو تابعه، أو كانت ناشئة عن عيوب في البضاعة التي يشملها نولون عقد الإيجار.

١٥- يسأل المستأجر عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو البضائع المشحونة عليها، إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن فعل المستأجر أو من ينوب عنه أو وكيله أو تابعه، أو كانت ناشئة عن عيوب في البضاعة التي يشملها نولون عقد الإيجار.

١٦- تحصل قيمة الإيجار مقدما ويحق لمالك السفينة الحجز علي البضاعة وفاء لقيمة عقد الإيجار، إذا كانت البضاعة مملوكة للمستأجر، ولا يحق له ذلك إذا كانت البضاعة مملوكة لطرف ثالث حسن النية، ويجب أن ينص علي ذلك في عقد الإيجار وفي بوليصة الشحن الخاصة بطرف ثالث.

١٧- إذا اضطر الربان إلي إصلاح سفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشـــاحن الخـــيار بين الانتظار حتى تمام إصلاحها أو طلب تفريغ البضاعة منها مع دفع الأجرة كاملة وما يخصه من الخسائر البحرية المشـــتركة- إن كان لها محل- وفي كل الأحوال لا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة في الأجرة عن المدة التي يستغرقها إصلاح السفينة.

١٨- إذا تعذر إصلاح السفينة وجب علي مالك السفينة استئجار سفينة أو أكثر علي نفقته لنقل البضائع إلي المحل المتفق عليه في عقد الإيجار أو بوليصة الشحن دون أن يستحق زيادة في الأجرة.

فإذا تعذر عليه ذلك، فلا تستحق أجرة النقل (النولون) إلا بقدر ما تم مـــن الرحلة، وفي هذه الحالة يقوم كل شاحن بنقل بضائعه علي نفقته ويجب علي ربان السفينة أو مالكها إخطار كل من الشاحنين بحالة السفينة وأن يتخذ من الوسائل اللازمة للمحافظة علي البضائع.

١٩- يبقي عقد إيجار السفينة نافذا بدون زيادة في الأجرة (النولون) أو الحـــق فـــي التعويض، إذا أوقفت السفينة مؤقتا أثناء السفر، لأسباب خارجة عن إرادة أو فعل المؤجر أو الربان. وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر أن يطلب تفريغ بضائعه علي نفقته، وأن يعيد شحنها علي نفقـــته أيضا إلي مكان تسليمها المنصوص عليه في عقد الإيجار أو بوليصة الشحن.

٢٠- للمســـتأجر أو الشاحن أن يطلب تسليم بضائعه في أي مكان علي خـــط ســـير الرحلة قبل الوصول إلي المكان المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة.

٢١- (١) في حالة تأجير السفينة بالمدة، يلتزم المستأجر بدفع الأجرة عن المـــدة التـــي تكون فيها السفينة تحت تصرفه حتى لو توقفت بسبب

حـــوادث ملاحـــية. ومع ذلك لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر (مالك السفينة).

(٢) إذا كانت السفينة مؤجرة بالرحلة ذهاب وإياب وحالت قوة قاهرة بعـــد إبحارهـــا دون الوصول إلي الميناء الذي تقصده، فلا يستحق المؤجـــر الأجرة إلا عن الذهاب فقط. وفي جميع الحالات يجب رد الأجرة التي تكون قد دفعت بدون وجه حق.

٢٢- إذا انقطعت أخبار السفينة ثم ثبت أنها هلكت استحقت الأجرة كاملة حتى تاريخ آخر أخبار عنها.

٢٣- يسترد المؤجر حقه في التصرف في السفينة المؤجرة بالمدة إذا لم يســـتوفي الأجرة المستحقة له بعد إنذار المستأجر بذلك، وتحدد مدة الإنذار في عقد الإيجار.

وفـــي هذه الحالة يلتزم المؤجر بتوصيل البضائع المشحونة علي السفينة إلـــي وجهـــتها المدونـــة في بوليصة الشحن أو في عقد الإيجار مقابل أجرة المـــثل، مـــع عدم الإخلال بحقه في المطالبة بالتعويض من المستأجر. فإذا كانـــت البضائع مملوكة للغير وليست للمستأجر يلتزم المالك بنقلها إلي ميناء تســـليمها المدون في بوليصة الشحن علي نفقة المستأجر إذا كانت أجرة نقلها قد دفعت إلي المستأجر عند الشحن، فإذا لم يكن قد سبق تحصيلها عند الشحن يقوم المالك بتحصيلها في ميناء الوصول من المستلم.

٢٤- إذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم بدفع الأجرة كاملـــة بالإضـــافة إلي النفقات التي تكون السفينة قد تحملتها لشحن البضائع كاملة.

٢٥- فـــي حالـــة تأجير سفينة بالمدة أو بالرحلة فإن ربان السفينة يتلقي التعلـــيمات المتعلقة بالإدارة التجارية للسفينة من مالك السفينة، ومع

ذلك يجوز أن ينص في عقد الإيجار علي حق المستأجر في إصدار بوليصات شحن للبضائع خلال تلك المدة أو الرحلة.

فإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل يكون للمستأجر حق الإدارة التجارية للسفينة وإصدار بوليصات شحن للبضائع التي تشحن عليها خلال سريان عقد الإيجار.

وفي هذه الحالة لا يجوز لربان السفينة توقيع بوليصات الشحن نيابة عن المستأجر.

٢٦- إذا تعذر علي السفينة الوصول إلي الميناء المتفق علي تسليم البضاعة فيه، توجب علي المؤجر أن يوجهها إلي أقرب مكان من الميناء المذكور، وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضاعة إلي الميناء المتفق عليه. وإذا كان تعذر الوصول إلي الميناء المتفق عليه ناشئا عن قوة قاهرة ألتزم المستأجر بهذه المصاريف.

٢٧- لا يترتب علي بيع السفينة فسخ عقد الإيجار الذي أبرمه البائع قبل البيع، ويحل المشتري محل البائع في تنفيذ شروط عقد الإيجار. ومع ذلك يجوز للمشترى طلب فسخ عقد الإيجار إذا ثبت أنه لم يكن علي علم بعقد الإيجار وقت بيع السفينة.

٢٨- في حالة تأجير السفينة بالمدة يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الإيجار بإعادة السفينة إلي الميناء الذي وضعت فيه السفينة تحت تصرفه. فإذا انقضت مدة الإيجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلي نهاية الرحلة.

ويستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة، ولا يجوز تخفيض الأجرة إذا أعيدت السفينة قبل الميعاد المتفق عليه لإعادتها.

حق مالك السفينة المستأجر في الحجز علي البضائع:

٢٩- إذا كانت البضائع المشحونة علي السفينة مملوكة للمستأجر فإن من حق المؤجر (مالك السفينة) الحجز علي هذه البضائع في ميناء الوصول لاستيفاء الأجرة المستحقة بموجب عقد الإيجار.

ويكون للمؤجر (مالك السفينة) حق الامتياز علي البضائع المشحونة علي السفينة والمملوكة لغير المستأجر، ويضمن هذا الامتياز أجر السفينة وملحقات الأجرة، ويستمر الامتياز طالما أن البضائع في حوزة المؤجر ما لم يكن قد ترتب عليها حق عيني للغير حسن النية، ويظل الامتياز قائما حتي لو اختلطت البضائع بأخرى من نوعها.

انقضاء الدعاوى:

٣٠- لا تسمع الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار سفينة مجهزة بعد مضي سنة.

ويبدأ سريان هذه المدة فيما يتعلق بالدعاوى الخاصة بتسليم البضائع والمسئولية الناشئة عن هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها من تاريخ التسليم أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

٣١- فيما يتعلق بالالتزامات الأخرى، يبدأ سريان المدة من تاريخ انتهاء الرحلة، إذا كانت السفينة مؤجرة لرحلة واحدة. أو من تاريخ انتهاء كل رحلة في حالة تأجير السفينة لعدة رحلات، أو من تاريخ انقضاء العقد إذا كانت السفينة مؤجرة المدة، وفي هذه الحالة، تبدأ المدة من تاريخ نهاية الرحلة الأخيرة، إذا امتدت هذه الرحلة حتى تصل السفينة إلي الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرف المستأجر.

٣٢- إذا لم تبدأ الرحلة أو بدأت ولم تنته بسبب وقوع حادث، جعل تنفيذ العقد أو استمرار تنفيذه مستحيلا، وفي حالة افتراض هلاك السفينة،

تسري المدة من تاريخ وقوع الحادث أو من تاريخ شطب السفينة من سجل السفن.

٣٣- فـــي حالـــة استرداد ما دفع بغير وجه حق ، تسري هذه المدة من تاريخ نشوء الحق.

نولون البضاعة (أجرة النقل):

٣٤- لا تســـتحق أجرة نقل البضاعة إذا لم تسلم إلي المرسل إليه، أو لم توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول، إلا إذا اشترط في عقد النقل علي استحقاق الأجرة في جميع الأحوال، أو إذا دفعت الأجرة مقدما.

ومع ذلك تستحق أجرة النقل إذا كان عدم التسليم ناتجا عن هلاك البضائع لعيـــب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة، أو إذا اضطر ربان السفينة إلي بيعها أو إتلافهـــا أو إلقائها في البحر بسبب خطورتها أو ضررها أو وجد خطورة فـــي استمرار نقلها، ولم يكن الربان علي علم بذلك عند شحنها علي السفينة، وتستحق أجرة نقل الحيوانات الحية التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلي فعل الناقل.

الباب التاسع

نقل الركاب وأمتعتهم بحرا

تعاريـــف : -

١- **الـــناقل** : يعنـــي أي شخص أو من يفوضه يقوم بإصدار عقد النقل (تذكرة السفر) سواء تم النقل بواسطته أو بواسطة ناقل آخر (ناقل من الباطن).

٢- **الناقل الفعلي (من الباطن)**: يعني أي شخص غير الناقل ويكون مالك أو مستأجر أو مشغل لسفينة ويقوم بتنفيذ النقل كله أو جزء منه.

٣- **عقد النقل**: يعني عقد نقل صدر عن أو نيابة عن ناقل للركاب وأمتعتهم بحرا.

٤- **السفينة**: نعني سفينة تسير بالبحر، ويستثني من ذلك وسائط النقل التي تسير بالوسائد الهوائية.

٥- **الراكب**: يعني أي شخص ينقل علي سفينة .

أ- بموجب عقد نقل / أو .

ب- المصاحب لعربة أو مصاحب لحيوانات حية بموافقة الناقل حيث تكون العربة أو الحيوانات منقولة بموجب عقد نقل بضائع.

٦- **الأمتعة** : نعني أية أدوات أو عربة ينقلها الناقل بموجب عقد نقل عدا:

أ- الأدوات والعـــرابات التي تنقل بموجب عقد استئجار (مشارطة) أو بوليصة شحن أو أي عقد آخر خاص بنقل البضائع.

ب- الحيوانات الحية (الماشية).

٧- **الأمـــتعة المصـــاحبة للراكـــب (أمتعة الكابينة)**: تعني الأمتعة التي تصاحب الراكب وتوضع في كابينته أو في حيازته أو تحت إشرافه، ويشمل ذلك الأمتعة داخل عربة الراكب.

٨- **فقـــد أو تلف الأمتعة:** تشمل الخسائر المالية التي تنتج عن عدم تسليم الراكب لأمتعته خلال فترة معقولة من وصول السفينة التي عليها أمتعته، أو كـــان مـــن المفـــروض أن تكون عليها، ولا يشمل ذلك التأخير الناتج عن إضراب العمال.

٩- النقل: تشمل الفترات الآتية

أ- بالنسبة للراكب والأمتعة المصاحبة له:

هـــي الفترة التي يكون فيها الراكب أو أمتعته علي ظهر السفينة أو خلال فـــترة شحنها أو إنزالها، وكذا فترة نقل الراكب وأمتعته بوسائط مائية من البر إلي الســـفينة أو العكـــس، إذا كانـــت تكاليف هذا النقل تدخل ضمن أجرة النقل (قيمة تذكرة السفر)، أو إذا وضع الناقل تحت تصرف الراكب عائمة مساعدة لنقله.

ومـــع ذلك فإن النقل بالنسبة للراكب لا يشمل الفترة التي يكون فيها داخل محطة الركاب البحرية أو علي الرصيف أو في أي مكان آخر بالميناء.

ب- بالنسبة للأمتعة المصاحبة للراكب (أمتعة الكابينة):

تشمل الفترة التي يكون الراكب فيها داخل محطة الركاب البحرية أو علـــي الرصيف أو في أماكن أخرى بالميناء. إذا كانت الأمتعة قد سلمت إلي الناقل أو وكيله أو أحد مستخدميه ولم يعاد تسليمها للراكب.

ج- بالنسبة للأمتعة الغير مصاحبة للراكب:

تشمل الفترة من وقت تسليمها إلي الناقل أو وكيله أو أحد مستخدميه علـــي الـــبر أو علي ظهر السفينة حتى وقت إعادة تسليمها للراكب بمعرفة الناقل أو وكيله أو أحد مستخدميه.

١٠- النقل الـــدولي :

يعنـــي أي عملية نقل تتم طبقا لعقد النقل، يكون فيها مكان المغادرة ومكـــان الوصول في دولتين مختلفتين، أو إذا كانت عملية النقل تتم في دولة

واحدة، إذا نص في عقد النقل أو طبقا لجدول رحلة السفينة، أن السفينة سوف تدخل ميناء متوسط خارج الدولة التي تمت فيها المغادرة.

مسئولية الناقل:

١- يكـــون الـــناقل مســـئولا عن أي ضرر ناتج عن الوفاة أو الإصابة الشخصـــية للراكب أو فقد أو تلف الأمتعة إذا كان الضرر قد حدث أثناء النقل وبسبب خطأ أو إهمال الناقل أو وكيله أو مستخدميه ضمن حدود واجباتهم.

٢- يقـــع علي عاتق المطالب إثبات أن الحادث الناتج عن الضرر حدث أثناء النقل وكذا إثبات مدي الضرر أو التلف.

٣- يعتبر من المسلم به أن الخطأ أو الإهمال ناتج عن الناقل أو وكلائه أو مستخدميه ضمن حدود واجباتهم – ما لم يثبت العكس- إذا حدثت وفاة أو إصابة شخصية للراكب أو فقد أو تلف الأمتعة المصاحبة له، وكانـــت ذات علاقـــة بحادث تحطم السفينة، أو حدوث تصادم، أو جنوح، أو انفجار أو حريق بالسفينة أو بسبب عيوب في السفينة.

أما بالنسبة للأمتعة الأخرى الغير مصاحبة للراكب فإنه من المسلم به مســـئولية الناقل- ما لم يثبت خلاف ذلك- بصرف النظر عن طبيعة الحادث الذي نتج عنه الفقد أو التلف.

وفـــي جمـــيع الحالات الأخرى تقع مسئولية إثبات الخطأ أو الإهمال علي عاتق المطالب (المتضرر).

مسئولية الناقل الفعلي (الناقل من الباطن):

١- إذا تم النقل أو جزء منه بمعرفة ناقل من الباطن فإن الناقل الأصلي يظـــل مسئولا عن عملية النقل كلها، وبالإضافة إلي ذلك فإن الناقل من الباطن يكون مسئولا بالنسبة للجزء من النقل الذي قام به.

٢- يكـــون الـــناقل الأصـــلي مسئولا فيما يتعلق بعملية النقل التي تمت بواســـطة نـــاقل من الباطن، عن أخطاء الناقل من الباطن ووكلائه ومستخدميه أثناء قيامهم بواجباتهم.

٣- لا يلتزم الناقل من الباطن بأية التزامات أو إعفاءات يتعهد بها الناقل الأصلي ما لم يوافق عليها الناقل من الباطن صراحة وكتابة.

٤- عندما يتعرض الناقل الأصلي والناقل من الباطن إلي مسئولية . فإن هـــذه المســـئولية تكون مشتركة ومتعددة، ولا يتعارض ذلك مع أي اتفاق مساعدة يتم بين الناقل الأصلي والناقل من الباطن.

مسئولية الناقل بالنسبة للأشياء الثمينة:

لا يكـــون الناقل مسئولا عن فقد أو تلف أي أموال أو حوالات قابلة للتداول أو ذهب أو فضة أو حلي أو أعمال فنية أو أي أشياء أخرى ذات قيمة ما لم تودع هذه الأشياء الثمينة طرف الناقل بغرض التحفظ عليها. وفي هذه الحالة تطبق قصر حدود مسئولية الناقل العادية ما لم ينص علي حدود أعلي.

الأخطاء المشتركة بين الناقل والراكب:

إذا أثبـــت الناقل أن الوفاة أو الإصابة الشخصية التي حدثت للراكب، أو فقد أو تلف الأمتعة الخاصة بالراكب ناتج عن أو بسبب خطأ مشترك من الراكـــب أو إهمالـــه، فإنـــه يجوز للمحكمة المختصة أن تعفي الناقل كليا أو جزئيا من حدود مسئوليته.

- قصر حدود مسئولية الناقل في حالة وفاة الراكب أو إصابته:

لا تـــزيد حدود مسئولية الناقل في حالة وفاة الراكب أو إصابته عن ٤٦,٦٦٦ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها في الرحلة الواحدة.

- قصر حدود مسئولية النقال بالنسبة لفقد أو تلف الأمتعة:

١- لا تـزيد حـدود مسئولية الناقل في حالة فقد أو تلف أمتعة الراكب المصاحبة له في " الكابينة" لكل راكب في الرحلة الواحدة عن ٨٣٣ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها.

٢- لا تزيد حدود مسئولية الناقل في حالة تعرض العربات للفقد أو التلف بمـا فـي ذلك الأمتعة الموجودة داخل العربة أو عليها عن ٣٣٣٣ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها عن كل عربة في الرحلة الواحدة.

٣- لا تـزيد حـدود مسـئولية الناقل في حالة فقد أو تلف الأمتعة غير المذكورة في الفقرتين (١، ٢) عن ١٣٠٠ وحدة سحب خاصة لكل راكب في الرحلة الواحدة.

٤- يجوز بموجب اتفاق صريح وكتابة بين الناقل والراكب زيادة حدود مسئولية الناقل المذكورة سابقا.

٥- لا تدخـل الفوائـد عن الخسارة أو مصاريف التقاضي ضمن حدود المسئولية المذكورة سابقا.

قصر حدود مسئولية مستخدمي الناقل:

إذا أقيمـت دعوى ضد مستخدم أو وكيل للناقل أو الناقل من الباطن بسـبب تلف للأمتعة فإنه إذا أثبت المستخدم أو الوكيل أن تصرفه كان ضمن حـدود واجباته فإن ذلك يعطيه الحق في الاستفادة من قصر حدود المسئولية طبقا لتلك المترتبة علي الناقل أو الناقل من الباطن.

مجموع المطالبات:

١- إذا تـم الـنقل بواسطة ناقل من الباطن فإنه يجب ألا يزيد مجموع المـبالغ التـي يحكـم بهـا علـي الناقل والناقل من الباطن وعلي

مستخدميهم أو وكلائهم والقائمين بالعمل ضمن حدود واجباتهم عن أعلي مبلغ يمكن أن يحكم به علي الناقل أو الناقل من الباطن المذكور ضمن قصر حدود المسئولية.

٢- في أي حالة يستفيد فيها مستخدم الناقل أو وكيله من قصر حدود المسئولية فإنه يجب ألا تزيد مجموع المبالغ التي تحصل من الناقل أو الناقل من الباطن – حسب الحالة- و / أو مستخدميه أو وكيله عن قصر حدود المسئولية السابق ذكره.

فقد الحق في قصر حدود المسئولية:

١- لا يحق للناقل الاستفادة من قصر حدود المسئولية إذا ثبت أن التلف نتج عن فعل أو إهمال فعلي من الناقل بقصد إحداث هذا التلف مع علمه بأن هذا التلف سوف يحدث نتيجة لذلك.

٢- لا يستفيد مستخدم أو وكيل الناقل أو الناقل من الباطن من قصر حدود المسئولية إذا ثبت أن التلف نتج عن فعل أو إهمال فعلي من هذا المستخدم أو الوكيل عدا بقصد إحداث هذا التلف مع علمه بأن هذا التلف سوف يحدث نتيجة لذلك.

الإخطار عن فقد أو تلف الأمتعة:

١- يجب علي الراكب أن يخطر الناقل أو وكيله كتابة بما يلي:

أ- في حالة التلف الظاهر للأمتعة:

- بالنسبة لأمتعة الكابينة المصاحبة للراكب، يكون الإخطار قبل أو عند نزول الراكب من السفينة.

- بالنسبة للأمتعة الأخرى، يكون الإخطار قبل استلامها أو عند إعادة استلامها.

ب- في حالة التلف الغير ظاهر للأمتعة أو فقدها:

- يكون الإخطار خلال خمسة عشر يوما من تاريخ نزول الراكب من السفينة أو تاريخ إعادة استلامها أو التاريخ الذي كان من المفروض إعادة استلامها فيه.

٢- إذا أخفق الراكب في الإخطار طبقا لما ذكر فإنه يفترض أنه استلم أمتعته سليمة ما لم يثبت العكس.

٣- لا يوجد ما يدعو إلي التقدم بإخطار كتابي إذا تعرضت الأمتعة وقت إعادة استلامها إلي فحص أو معاينة مشتركة.

انقضاء الدعاوى:

١- يسقط الحق في المطالبات الخاصة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن الوفاة أو إصابة الراكب أو فقد أو تلف الأمتعة بعد مضي سنتين.

٢- تحسب الفترة الزمنية كما يلي:

أ- في حالة الإصابة الشخصية: من تاريخ النزول من السفينة.

ب- (١) في حالة الوفاة التي تحدث خلال الرحلة: من التاريخ الذي يفترض فيه النزول من السفينة.

(٢) في حالة الإصابة الشخصية التي تحدث خلال الرحلة ونتج عنها وفاة الراكب بعد نزوله من السفينة: من تاريخ الوفاة علي ألا تزيد هذه الفترة عن ثلاث سنوات من تاريخ نزول الراكب من السفينة.

ج- في حالة فقد أو تلف الأمتعة: من تاريخ النزول من السفينة أو من التاريخ المفروض أن يتم فيه النزول من السفينة أيهما كان لاحقا.

٣- تمديد الفترة الزمنية:

(١) يجوز للمحكمة المختصة أن تنظر في تمديد المدة حسب تقديرها علي ألا تزيد المدة بأي حال عن ثلاث سنوات من تاريخ نزول الراكب من السفينة أو التاريخ المفروض أن يتم فيه النزول أيهما كان لاحقا.

(٢) يجـــوز تمديد المدة بموافقة الناقل كتابة أو بالاتفاق بين الأطراف بعد عرض القضية علي المحكمة المختصة، ويجب أن يتم ذلك كتابة ويسجل رسميا.

الشروط التي لا يعتد بها في عقد النقل وتعتبر لاغية:

١- أيـــة شروط تعاقدية تتم قبل حدوث الحادث الذي أدي إلي الوفاة أو إصابة الراكـــب أو فقد أو تلف الأمتعة، ويقصد منها إعفاء الناقل من المسئولية تجاه الراكب أو تنص علي حدود مسئولية أقل مما ذكر سابقة.

٢- أية شروط يقصد منها نقل تبعية الإثبات التي تقع علي عاتق الناقل.

٣- أية شروط لوضع قيود علي اختيار مكان إقامة الدعوى.

ومـــع ذلك فإن اعتبار تلك الشروط السابقة لاغية، لا يلغي عقد النقل بل يظل قائما.

عقد نقل الركاب بحرا (تذكرة السفر بحرا):

١- يثبت عقد نقل الركاب بحرا بموجب تذكرة سفر بحرا أو بزية وثيقة أخرى خاصة بنقل الركاب بحرا.

٢- يجب أن تتضمن تذكرة السفر بحرا ضمن ما تتضمن البيانات التالية:

١- اسم الناقل.

٢- اسم المسافر.

٣- تاريخ إصدار تذكرة السفر.

٤- تاريخ سفر السفينة.

٥- اسم السفينة وجنسيتها.

٦- ميناء المغادرة.

٧- ميناء الوصول.

٨- درجة إقامة الراكب بالسفينة.

٩- أجرة النقل (أجرة السفر).

١٠- شروط النقل مشتملة علي حقوق ومسئولية الراكب ومسئولية الناقل وحقوقه.

٣- تشمل أجرة السفر نفقات طعام الراكب – إلا إذا اتفق علي أن يكون طعام الراكب علي نفقته، وفي هذه الحالة يلتزم الناقل بتوفير المؤن الضرورة للراكب مقابل ثمن مناسب.

٤- يلتزم الناقل أن يوفر للراكب مكان الإقامة طبقا للدرجة المدونة في تذكرة السفر. وكذا أماكن الراحة ودورات المياه والغسيل المناسبة لكل درجة.

٥- الأمتعة التي تسلم إلي الناقل بموجب بوليصة شحن تسري عليها قواعد نقل البضائع بحرا.

٦- للناقل حق الحجز علي أمتعة الراكب لاستيفاء أجرة النقل، ولا يؤثر عدم ممارسة الناقل لهذا الحق في اتخاذ الإجراءات القانونية لاستيفاء أجرة النقل بأي وسيلة أخرى.

٧- إذا حدد ميعاد السفر في تذكرة السفر فإن للمسافر الحق في سداد قيمة تذكرة السفر كاملة حتى ٤٨ ساعة قبل ميعاد سفر السفينة المحدد في تذكرة السفر، وبعد ذلك يحق للناقل خصم مالا يزيد عن عشرة بالماية من قيمة تذكرة السفر.

٨- في حالة تأخير سفر السفينة لأي سبب، يلتزم الناقل بتوفير مكان مناسب لمبيت الركاب وإطعامهم علي نفقته لحين سفر السفينة أو قيام الناقل بتوفير سفينة أخرى لها نفس مواصفات السفينة الأولي.

ويجوز للراكب في هذه الحالة استرداد قيمة تذكرة السفر كاملة مع تعويض لا يتجاوز ضعف ثمن التذكرة.

٩- في حالة إلغاء الرحلة يحق للراكب استرداد قيمة تذكرة السفر كاملة، مع تعويض عن التأخير لا يتجاوز ضعف ثمن التذكرة، إلا إذا كان سبب الإلغاء خارج عن إرادة الناقل فتسترد قيمة التذكرة كاملة فقط.

١٠- يجوز للراكب طلب فسخ عقد النقل في الحالات التالية:

١- إذا ألغي الناقل الرحلة أو قطعها دون أن يوفر سفينة أخرى لها نفس مواصفات السفينة التي ألغي سفرها للقيام بالرحلة أو إتمامها.

٢- إذا أدخل الناقل علي خط سير السفينة تعديلات من شأنها الإضرار بالمسافر. وفي جميع الحالات يحق للمسافر طلب التعويض بما لا يزيد عن ضعف أجرة النقل.

١١- إذا قطعت الرحلة لأي سبب وجب علي النقال توصيل الراكب إلي وجهته المدونة في تذكرة السفر، وأن يتكفل بنفقات إقامة الراكب وطعامه، إذا كانت هذه النفقات داخلة في أجرة السفر.

١٢- إذا اضطر الربان أثناء السفر إلي إجراء إصلاحات في السفينة، جاز للراكب أن ينتظر إتمام هذه الإصلاحات أو أن يترك السفينة وفي هذه الحالة تستحق أجرة السفر كاملة. وتكون مصاريف إقامة الراكب وطعامه أثناء فترة الانتظار علي نفقة الناقل ما لم يوفر للراكب سفينة أخرى تتوافر فيها صفات السفينة الأولي.

١٣- للراكب الحق في التعويض عن الضرر الذي يصيبه من جراء تأخير وصول السفينة بما لا يتجاوز ضعف ثمن تذكرة السفر.

١٤- إذا قطع الراكب الرحلة بسبب خارج عن إرادته، استحقت عليه أجرة السفر إلي المكان الذي ترك فيه السفينة. وتستحق الأجرة كاملة إذا كان انقطاع الرحلة ناشئا عن فعل الراكب.

المسافر خلسة (المتسلل)

تعـــاريف :-

١- **المسافر خلسة:** هو الشخص الذي صعد إلي السفينة خلسة في أي ميناء أو مكان، دون موافقة الربان أو مالك السفينة أو أي شخص آخر مسئول عن إدارة السفينة أو المستأجر وظل عليها بعد مغادرتها ذلك الميناء أو المكان.

٢- **ميناء الركوب:** هو الميناء أو مكان صعود المسافر خلسة إلي السفينة.

٣- **ميـــناء النزول:** هو الميناء أو المكان الذي يسلم فيه المسافر خلسة إلي السلطات المختصة.

(١) إذا اكتشـــف علـــي ظهر السفينة أثناء تواجدها بالميناء أو بالبحر مسافر خلســـة (متســـلل) فعلـــي ربان السفينة أن يقوم بتسليمه إلي السلطات المختصة في ذلك الميناء أو في أول ميناء تصل إليه السفينة.

(٢) علـــي ربان السفينة أن يقدم إلي السلطات المختصة بميناء النزول تقرير عـــن الشخص المسافر خلسة ويشمل بيانات عن: جنسيته والميناء الذي ركـــب فـــيه السفينة وميناء نزوله، وموقع أو مكان السفينة عند اكتشاف وجـــوده بالسفينة وميناء المغادرة للسفينة، والموانى الأخرى التي توقفت بها وتواريخ الوصول والمغادرة لتلك الموانى.

(٣) تقـــوم الســـلطات المختصة بميناء نزول المتسلل باستلامه وتتخذ حياله الإجراءات التالية:

١- إعادته إلي موطنه أو أي بلد يسمح له بذلك / أو .

٢- إلي الميناء الذي ركب فيه السفينة / أو .

٣- إلي آخر ميناء اكتشف وجود المسافر خلسة بعد مغادرة السفينة لهذا الميناء / أو .

٤- إلي ميناء دولة علم السفينة الذي ركبها المسافر خلسة.

وفي جميع الحالات يجب علي السلطات المختصة الأخذ في الاعتبار الأسباب التي يبدلها المسافر خلصه في عدم رغبته إعادته إلي أي من هذه الأماكن.

(٤) يتكفل مالك السفينة أو مستأجرها بنفقات إعاشة الراكب خلسة في ميناء تسليمه وكذا نفقات إعادته إلي وطنه أو إلي أي من الأماكن السابق ذكرها. علي ألا تزيد عن ثلاثة اشهر، وذلك مع عدم الإخلال بحق مالك السفينة أو مستأجرها في المطالبة بالتعويض عن هذه النفقات من الدولة التي ينتهي إليها المسافر خلسة بالإضافة إلي ضعف ثمن التذكرة.

ولا يمنع ذلك حق الدولة التي يسلم فيها الراكب خلسة من منحه حق اللجوء إذا رأت ذلك.

(٥) يحصل من المسافر خلسة ضعف ثمن التذكرة عن الرحلة التي سافر عليها.

الباب العاشر

الرهن البحري وحقوق الامتياز

مادة (١) : الاعتراف بالرهون والرهون غير الحيازية والأعباء

تكـون الـرهون والرهون غير الحيازية والأعباء الممكن تسجيلها والتي لها نفس الطابع يطبقها أصحاب السفن علي سفنهم ضمانا لدفع الأموال واجبة النفاذ بشرط:

(أ) أن تكـون تلـك الـرهون والرهون غير الحيازية والأعباء قد أجريت وسجلت وفقا لقانون الدولة التي تكون السفينة مسجلة فيها.

(ب) أن يكـون السـجل وأية صكوك يشترط إيداعها لدي أمين السجل وفقا لقـانون الدولة التي تكون السفينة مسجلة فيها – متاحا للإطلاع عليه للكافة. وأن يكـون الحصـول علي المستخرجات من السجل والمستنسخات من تلك الصكوك متاحا من أمين السجل.

(ج) أن ينص في السجل أو أية صكوك أخرى متعلقة بالرهن علي:

١- اسم وعنوان الشخص الذي أجري الرهن أو الرهن غير الحيازى أو العبء لصالحه (الدائن المرتهن)/ أو أنه صدر لحامله.

٢- التاريخ الذي أجري فيه عقد الرهن.

وغـير ذلك من التفاصيل التي من شأنها تحديد مرتبة الرهن إزاء غيره من الرهون غير الحيازية والأعباء المسجلة.

٣- اسم السفينة ورقمها الرسمي وحمولتها.

٤- قيمة الرهن وطريقة تسديده وتاريخ استحقاقه.

مادة (٢) : تحديد مراتب الرهون والرهون غير الحيازية والأعباء وآثارها:

١- تحدد درجة امتياز الرهن بالنسبة للرهون الأخرى التي علي السفينة حسب أولوية تسجيل تلك الرهون في سجل السفن بمكتب التسجيل المسجلة به السفينة.

٢- إذا سجل رهنان أو أكثر علي السفينة أو علي حصة فيها في يوم واحد يكون ترتيبها حسب أسبقية قيدها في ذلك اليوم.

مادة (٣) : تغيير تسجيل السفينة

١- في حالة حدوث تغيير طوعي في ملكية السفينة أو تسجيلها فإنه لا يجوز شطب تسجيل السفينة دون موافقة خطية من جميع أصحاب الرهون أو الرهون غير الحيازية أو الأعباء المسجلة.

٢- لا يجوز تسجيل السفينة المسجلة في دولة ما، في دولة أخرى ما لم:

(أ) تصدر الدولة الأولي شهادة تفيد شطب السفينة / أو .

(ب) تصدر الدولة الأولي شهادة تفيد بأن السفينة سوف تشطب تسجيلها عند إجراء التسجيل الجديد.

٣- عند حدوث تغيير طوعي في الملكية يستتبع شطب تسجيل السفينة من السجل الوطني للدولة المسجلة بها السفينة فإنه لا يسمح للمالك أن يشطب تسجيل السفينة ما لم يكن قد سبق شطب تسجيل كل الرهون غير الحيازية أو الأعباء / أو لم يتم الحصول علي موافقة خطية من كل أصحاب هذه الرهون أو الرهون غير الحيازية أو الأعباء المسجلة.

٤- لا يجوز تسجيل سفينة في دولة إلا بعد الحصول علي شهادة تفيد شطبها من السجل السابق.

وتلافيا لأن تظل السفينة دون جنسية ولو لفترة قصيرة فإنه يجوز أن يجرى التسجيل قبل الشطب بشرط الحصول علي شهادة من دولة التسجيل تفيد بأن يتم الشطب عقب التسجيل فورا. مع عدم الإخلال بالشروط السابقة.

مادة (٤) : الامتيازات البحرية

(١) يضمن الامتياز علي السفينة كلا من المطالبات التالية ضد المالك أو المستأجر السفينة عارية أو مدير أو متعهد السفينة:

١- الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وباقي أفراد المجموعة للسفينة، فيما يتعلق بعملهم عليها (بما في ذلك مساهمات التأمينات الاجتماعية المدفوعة باسمهم).

٢- المطالبات بصدد وفاة أو إصابة شخصية تحدث في البر أو في البحر، وتتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة.

٣- المطالبات عن الإنقاذ.

٤- المطالبات القائمة علي الأضرار المترتبة علي الهلاك أو التلف المادي يسببه تشغيل السفينة، بخلاف هلاك أو تلف البضاعة والحاويات وأمتعة الركاب المحمولة علي السفينة.

٥- المطالبات عن إزالة الحطام والمساهمة في العوارية العامة.

٦- رسوم الموانى والقنوات وغيرها من رسوم المجاري المائية ورسوم الإرشاد.

(٢) لا يترتب امتياز بحري علي السفينة ضمانا للمطالبات المذكورة في الفقرتين الفرعيتين (٢) ، (٤) من الفقرة (١) والتي تنشأ أو تنتج عن التلوث النفطي أو عن المواد المشعة أو عن مزيج من المواد المشعة

والمـــواد الســـامة أو المفرقعات أو المواد الخطرة أو للوقود النووي أو للمنتجات أو النفايات المشعة.

مادة (٥) : أولوية الامتيازات البحرية (حقوق الامتياز)

١- للامتـــيازات البحرية السابق ذكرها الأولوية علي الرهون والرهون غـــير الحـــيازية والأعـــباء المسجلة، ولا تكون لأي مطالبة أخرى الأولويـــة علي تلك الامتيازات البحرية أو علي الرهون أو الرهون غير الحيازية أو الأعباء التي تستوفي الشروط المذكورة المادة (١). فـــيما عـــدا مـــا يتعلق بسفينة في حيازة متعهد بناء سفن أو متعهد إصلاح سفن.

٢- تأتـــي الامتيازات البحرية المنصوص عليها سابقا في المرتبة حسب الترتيـــب المبيـــن بشـــرط أن تكـــون للإمتيازات البحرية الضامنة للمطالبات عن الإنقاذ وإزالة الحطام والمساهمة في العوارية العامة، الأولويـــة علي كافة الامتيازات البحرية الأخرى التي تقررت علي السفينة قبل وقت تمام العمليات المنشئة للإمتيازات المذكورة.

٣- تكون مرتبة الامتيازات البحرية التالية متساوية فيما بينها:

(أ) الأجـــور وغـــيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وباقـــي أفراد المجموعة الكاملة للسفينة فيما يتعلق بعملهم عليها بما في ذلك مساهمات التأمينات الاجتماعية المدفوعة باسمهم.

(ب) المطالبات بصدد وفاة أو إصابة شخصية تحدث في البر وتتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة.

(ج) المطالبات القائمة علي الأضرار المترتبة علي الهلاك أو التلف المـــادي الـــذي يســـببه تشـــغيل السفينة، بخلاف هلاك أو تلف البضاعة والحاويات وأمتعة الركاب المحمولة علي السفينة.

(د) رسوم الموانـي والقنوات وغيرها من رسوم المجاري المائية ورسوم الإرشاد.

٤- الامتيازات البحرية التالية:

(أ) المطالبة عن الإنقاذ.

(ب) المطالبات عن إزالة الحطام والمساهمة في العوارية العامة.

تأتي في مرتبة علي عكس ترتيب وقت استحقاق المطالبات المضمونة بها.

وتعتبر المطالبات عن المساهمة في العوارية العامة (الخسائر المشتركة) مستحقة في تاريخ إجراء العوارية العامة. وتعتبر المطالبات عن الإنقاذ مستحقة في التاريخ الذي انتهت فيه عملية الإنقاذ.

مادة (٦) : الامتيازات البحرية وحقوق الاحتباس

١- يجوز لكل دولة منح امتيازات بحرية أو امتيازات أخرى أو حقوق الاحتباس ضمانا لمطالبات غير تلك المشار إليها في الامتيازات البحرية السابق ذكرها في المادة (٤) وتأتي تلك الامتيازات في المرتبة بعد الامتيازات البحرية السابق ذكرها وبعد الرهون أو الرهون غير الحيازية أو الأعباء المسجلة.

ولا تخل حقوق الاحتباس المذكورة بنفاذ الامتيازات البحرية أو الرهون أو الرهون غير الحيازية أو الأعباء المسجلة ولا تتسلم السفينة إلي المشتري ذي الصلة بذلك النفاذ.

٢- في حالة منح امتياز أو حق احتباس فيما يتعلق بسفينة في حيازة:

أ- متعهد بناء سفن، ضمانا لمطالبات متعلقة ببناء السفينة المعنية/ أو

ب- متعهد إصلاح سفن، ضمانا لمطالبات متعلقة بإصلاح السفينة، بما فيذلك إعادة بنائها، أثناء تلك الحيازة:

يـــتأخر ذلك الامتياز علي كافة الامتيازات البحرية المنصوص عليها سابقا. ولا يمس حق الاحتباس هذا بتنفيذ تلك الامتيازات، وإن جاز أن يتقدم علي الرهون أو الرهون غير الحيازية أو الأعباء المسجلة. ويجوز ممارسة ذلك الامتياز أو حق الاحتباس ضد السفينة، ولكن ينقضي بخروج السفينة من حـــوزة متعهد بناء السفن أو متعهد إصلاح السفن لأي سبب، خلاف توقيف الســـفينة أو الاســـتيلاء علـــيها(ويعني ذلك أنه يجب علي صاحب الحق في الاحتـــباس أن يتـــنازل عن الحيازة إذا ما حدث حجز علي سفينة أو استيلاء عليها لغرض البيع الجبري).

مادة (٧) : خصائص الامتيازات البحرية

الامتـــيازات الـــبحرية المنصوص عليها في المادة (٤) تتبع السفينة رهـــنا بأحكـــام المادة (١١) علي الرغم من أي تغيير يطرأ علي الملكية أو التسجيل أو العلم، باستثناء حالة البيع الجبري.

مادة (٨): إنقضاء الامتيازات البحرية

١- تنقضـــي الامتيازات البحرية المنصوص عليها في المادة (٤) عندما يقع أولا أحد الأحداث التالية:

(أ) سداد مبلغ المطالبة بالكامل / أو .

(ب) قيام صاحب الامتياز بأداء الامتياز / أو .

(ج) حجز علي السفينة أو استيلاء عليها يفضي إلي:

(١) تقديم كفالة أو ضمانة أخرى فيما يتعلق بالمطالبة/ أو.

(٢) البيع الجبري / أو .

(د) انقضاء مدة سنة واحدة علي تاريخ نشوء المطالبة المضمونة بالامتياز.

مادة (٩) : حوالة المطالبة أو الحلول في المطالبة

حوالـــة المطالـــبة أو الحلول في المطالبة، المضمونة بامتياز بحري منصـــوص عليه في المادة (٤) يستتبعان في نفس الوقت حوالة ذلك الامتياز البحري أو الحلول فيه.

مادة (١٠) : الإخطار بالبيع الجبري

فـــي حالـــة بـــيع السفينة في دولة، تعمد السلطات المختصة في تلك الدولـــة إلي إرسال، أو توجب إرسال، إخطار كتابي مسبق مدته ثلاثون يوما علي الأقل بموعد ومكان ذلك البيع إلي:

(أ) جمـــيع أصحاب الرهون أو الرهون غير الحيازية أو الأعباء المسجلة التي تصدر لحاملها.

(ب) أصحاب الرهون أو الرهون غير الحيازية أو الأعباء المسجلة المصدرة لحاملهـــا، وأصحاب الامتيازات المنصوص عليها في المادة (٤٩ الذين سبق إشعار تلك السلطات بمطالباتهم.

(ج) أمين السجل المسجلة لديه السفينة.

المادة (١١) : آثار البيع الجبري

١- في حالة البيع الجبري للسفينة في دولة يتوقف سريان كل رهن أو رهن غير حيازى أو عبء، فيما عدا ما يتحمله المشتري برضاء من الحائز، وكل امتياز أو تكليف آخر علي السفينة أيا كانت طبيعته بشرط:

(أ) وجود السفينة وقت البيع في نطاق تلك الدولة / أو .

(ب) حدوث البيع وفقا لقوانين تلك الدولة.

٢- المصـــاريف الناشئة عن الحجز علي السفينة أو الاستيلاء عليها وبيعها فـــيما بعـــد وتوزيع الحصيلة ، تدفع أولا من حصيلة ذلك البيع، ويوزع

الباقي فيما بين أصحاب الامتيازات البحرية، وامتيازات وحقوق الاحتباس المذكورة في الفقرة (٢) من المادة (٦) والرهون والرهون غير الحيازية أو الأعباء المسجلة بالقدر اللازم للوفاء بمطالباتهم.

٣- عندما تكون السفينة المسجلة في دولة محلا لبيع جبري في دولة أخري، تصدر السلطة المختصة - بناء علي طلب المشتري- شهادة بأن السفينة بيعت عارية من أي رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ماعدا ما يتحمله المشـــتري، ومن أي أمتياز أو تكليف آخر شريطة استيفاء الاشتراطات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ)، (ب) من الفقرة (١). ويلتزم أمين السجل عند إبراز هذه الشهادة بشطب كافة الرهون أو الرهون غير الحيازية أو الأعباء المسجلة - عدا ما يتحمله المشتري وبتسجيل السفينة باسم المشتري أو إصدار شهادة شطب التسجيل لأغراض إعادة التسجيل حســبما تقتضي الحال - (مع وجوب التحقق من أن حصيلة البيع قابلة للتحويل دون قيود).

قواعد عامة للرهن البحري:

١- تحـــدد درجـــة امتـــياز الرهن بالنسبة للرهونات الأخرى التي علي الســـفينة حسب أولوية تسجيل تلك الرهونات في سجل السفن بمكتب تسجيل السفن، فإذا سجل رهنان أو أكثر علي السفينة أو علي حصة فيها في يوم واحد يكون ترتيبها حسب أسبقية قيدها في ذلك اليوم.

٢- إذا كانـــت السفينة مملوكة علي الشيوع جاز رهنها بموافقة أغلبية المالكين الحائزين علي ثلاثة أرباع الحصص.

٣- الرهن المقرر علي سفينة أو علي حصة منها يبقي علي حطامها.

٤- يتبع الرهن السفينة في أي يد كانت. ولا يجوز التصرف في السفينة بعد قيام الدائن بتوقيع الحجز علي السفينة.

٥- يجوز رهن السفينة وهي في طور البناء.

٦- يسرى الرهن بالنسبة للسفينة التي تحت الإنشاء علي المعدات والآلات المخصصة للتركيب في تلك السفينة والتي ما زالت في حوزة مصنع البناء.

٧- لا يسرى الرهن المقرر علي السفينة علي أجرة النقل ولا علي المكافآت أو الإعلانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة لمالك السفينة ولا علي التعويضات الناتجة عن التأمين، ولكنه يسرى علي التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار التي لحقت بالسفينة بسبب التصادم ولم يتم إصلاحها.

ومع ذلك يجوز أن ينص في عقد الرهن علي أن يستوفي الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين المتعلق بالسفينة بشرط قبول المؤمن (شركة التأمين) ذلك كتابة وإبلاغ الدائن المرتهن بذلك.

٨- إذا رهنت عدة سفن في نفس العقد وجب بيان مقدار الدين الذي يرد علي كل سفينة علي حدة.

٩- إذا كان الرهن واقعا علي حصة لا تزيد عن نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا الحجز علي تلك الحصة وبيعها، أما إذا كان الرهن واقعا علي أكثر من نصف السفينة جاز للدائن بعد إجراء الحجز بيع السفينة بأكملها.

ويجب علي الدائن في الحالتين السابقتين أن ينذر رسميا باقي الشركاء قبل ابتداء البيع بثلاثين يوما بدفع الدين المستحق علي السفينة أو تحمل إجراءات تنفيذ البيع.

١٠- يكون البيع بالمزاد العلني ويترتب علي حكم رسو المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلي ثمن بيع السفينة.

١١- يجب أن يحدد في عقد الرهن الطريقة التي يحصل بمقتضاها رد مبلغ القرض، ويقع باطلا كل اتفاق يجعل للدائن الحق – في حالة عدم استيفاء الدين عند حلول آجلة- في أن يتملك السفينة المرهونة نظير ثمن معلوم أو في أن يبيعها دون مراعاة الإجراءات القانونية للبيع.

١٢- يظل للراهن حق الملكية في السفينة المرهونة ويشمل حق التصرف وحق الاستعمال وحق الاستغلال.

١٣- يصبح الرهن ساريا في حق الغير من وقت قيده في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة المسجلة به والتأشير بذلك علي شهادة تسجيل السفينة، ويخول ذلك للدائن المرتهن حق التقدم وحق التتبع.

١٤- لا يجوز قيد الرهن في سجل السفن بعد صدور أمر بالحجز عليها.

١٥- لا يجوز بيع السفينة المرهونة إذا ترتب علي هذا البيع اكتساب السفينة لجنسية جديدة إلا بموافقة كتابية من الدائن المرتهن.

١٦- يجوز للدائن المرتهن تنفيذ الضمانة علي الرهن إذا تخلف الراهن عن تسديد الدين أو الوفاء بأي إلتزام آخر يضمنه الرهن علي السفينة.

١٧- يخضع تنفيذ الرهن إلي صدور حكم قضائي ببيع السفينة.

١٨- لا يجوز بيع السفينة المرهونة إلي في الحالات التالية:

١- صدور حكم قضائي يحق الراهن في بيع السفينة / أو.

٢- موافقة كتابية من الدائن المرتهن علي بيع السفينة وموافقة المشتري علي تحمل الديون المسجلة علي السفينة.

٣- تنازل الدائن المرتهن عن قيمة الرهون.

ويعتبر أي بيع يقوم به الراهن خلاف ذلك باطلا.

١٩- يكون للفوائد علي الدين المضمون برهن مرتبه أصل الدين.

٢٠- يتم إلغاء الرهن وشطبه من سجل السفن ومن شهادة تسجيل السفينة في الحالات التالية:

(١) موافقة الدائن المرتهن علي إلغاء الرهن، إما بانقضاء الدين أو تنازله عن الرهن بموجب إقرار رسمي.

(٢) بموجب حكم قضائي بانقضاء الدين.

(٣) بيع السفينة إجباريا بحكم قضائي وتطهيرها من كل الديون التي عليها.

٢١- إجراءات تسجيل الرهن:- (تختلف من دولة لأخري)

(١) لتسجيل الرهن يجب تقديم صورتين رسميتين من عقد الرهن إلي مكتب تسجيل السفن المسجلة به السفينة علي أن يرفق بهما كشف منفصل مدون به البيانات التالية:

(أ) اسم كل الراهن والدائن المرتهن ومحل وإقامة وعمل كل منهما.

(ب) أسماء الأشخاص المفوضين من قبل كل من الراهن والدائن المرتهن للتوقيع نيابة عنهما ومحل وإقامة وعمل كل منهم.

(ج) تاريخ عقد الرهن ومقدار الدين.

(د) شروط تسديد الرهن وتاريخ الوفاء به.

(هـ) اسم السفينة ومواصفاتها وحمولتها ورقم تسجيلها.

(و) عقد بناء السفينة إذا كانت في طور البناء.

(٢) يقوم مكتب التسجيل بتدوين الرهن في دفتر سجل السفن مع بيان تاريخ ووقت تسجيل الرهن. ويؤشر علي شهادة تسجيل السفينة الأصلية بما يفيد رهنها ويدون بها ما يلي :

(أ) اسم الدائن المرتهن ومحل إقامته.

(ب) مبلغ الدين والفوائد المتعلقة به.

(ج) اسم الراهن ومحل إقامته.

(د) تاريخ استحقاق الوفاء بالدين.

ويحفظ مكتب تسجيل السفن بصورة من شهادة التسجيل المدون بها الرهن وصورتين من عقد الرهن.

٢٢- تحويل الرهن أو تظهيره:

في حالة تحويل الرهن أو تظهيره أو الوفاء للدائن المرتهن بدينة والحلول محله في الرهن، يؤشر بالتحويل أو التطهير أو الوفاء مع الحلول في مسجل السفينة بمكتب تسجيلها كما يؤشر بذلك علي شهادة تسجيل السفينة الأصلية المدون بها الرهن بناء علي تقديم المستندات الرسمية الدالة علي ذلك من الدائن المرتهن.

الباب الحادي عشر

قصر حدود المسئولية

بالنسبة للادعاءات البحرية(*)

الأشخاص الذين يحق لهم الادعاء بقصر حدود المسئولية:-

١- ملاك السفن والذين يقومون بأعمال الإنقاذ للسفن طبقا للشروط الواردة في هذا الباب وتشمل مسئولية مالك السفينة المسئولية في أية دعوى تقام علي السفينة نفسها.

تعريف مالك السفينة: يعني

المالك، المستأجر، المجهز (القائم بالإدارة)، والمشغل (المسئول عن التشغيل) لسفينة بحرية.

المنقذ : يعني

أي شخص يقدم خدمات للسفينة لها صلة مباشرة بعملية الإنقاذ.

٢- إذا قدم أي إدعاء – وارد ضمن الادعاءات الخاضعة لقصر تحديد المسئولية – ضد أي شخص يكون مالك السفينة، أو منقذ لها، ويكون مسئولا عن حدوث إهمال أو خطأ فإنه يحق لهذا الشخص الانتفاع بقصر حدود المسئولية المذكورة في هذا الباب.

٣- يحق للمؤمن لديه عن المسئولية المتعلقة بادعاءات تخضع لتحديد المسئولية مثل المؤمن له.

هذا ولا يشكل طلب تحديد المسئولية اعتراف بتلك المسئولية.

(*) معاهدة قصر حدود المسئولية بالنسبة للادعاءات البحرية ١٩٧٦.

الادعاءات التي تخضع لقصر تحديد المسئولية:

١- الادعاءات المتعلقة بالوفاة أو الإصابة البدنية أو الخسارة أو الضرر للممتلكات- بما في ذلك الضرر الذي يلحق بالموانى والأحواض والممرات المائية والمساعدات الملاحية- سواء حدث ذلك بواسطة السفينة أو كان له علاقة مباشرة بتشغيل السفينة أو أعمال الإنقاذ وما ينتج عن ذلك من خسائر.

٢- الادعاءات المتعلقة بالخسائر الناشئة عن التأخير في نقل البضائع أو نقل الركاب وأمتعتهم بحرا.

٣- الادعاءات المتعلقة بخسائر أخرى ناتجة عن انتهاك الحقوق الغير تعاقدية والتي تنشأ عن علاقة مباشرة بتشغيل السفينة أو عمليات إنقاذ.

٤- الادعاءات المتعلقة برفع، إزالة، تحطيم أو إزالة خطر سفينة غارقة أو محطمة أو جانحة أو متروكة بما في ذلك أي شئ موجود أو كان موجود علي متن هذه السفينة.

٥- الادعاءات المتعلقة بإزالة أو إتلاف أو إزالة خطر بضائع السفينة.

٦- الادعاءات المقامة من جانب شخص- غير شخص المسئول عن الإجراءات المتخذة- من أجل تجنب أو الإقلال من الخسائر التي يحق له قصر حدود مسئوليته عنها بالإضافة إلي الخسائر التي تنشأ عن هذا الإجراء.

الادعاءات الواردة في الفقرات ٤ ، ٥، ٦ لا تخضع لقصر حدود المسئولية إذا كانت تخضع للتعويض بموجب عقد مع الشخص المسئول.

ومع ذلك فإن جميع الادعاءات السابقة تخضع لقصر حدود المسئولية حتى لو أقيمت بمقتضى حق الرجوع أو بمقتضى حق التعويض الناشئ عن عقد أو خلافه.

الادعاءات المستثناة من قصر حدود المسئولية هي:-

١- الادعـــاءات المـــتعلقة بالإنقـــاذ أو المشـــاركة في الخسائر البحرية المشتركة (العواريات).

٢- الادعاءات المتعلقة بالأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت والتي تدخل ضمن اتفاقية المسئولية المدنية لأضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩ وأي تعديلات عليها.

٣- الادعـــاءات التي تخضع لأي اتفاقية دولية أو تشريع محلي تنظم أو تمنع قصر حدود المسئولية عن الأضرار النووية.

٤- الادعاءات المقامة ضد مالك سفينة نووية عن أضرار نووية.

٥- الادعاءات التي يقيمها مستخدموا مالك السفينة أو المنقذ والذين تتعلق أعمـــالهم بالســـفينة أو بأعمال الإنقاذ، ويشمل ذلك الادعاءات التي يقيمها ورثتهم وعائلاتهم أو أي أشخاص آخرين يحق لهم التقدم بمثل هـــذه الادعـــاءات، إذا كان القانون الذي يحكم عقد العمل بين مالك السفينة أو المنقذ وهؤلاء المستخدمين لا يمنح الحق لمالك السفينة أو المنقذ بقصر حدود مسئوليته بشأن تلك الادعاءات / أو.

إذا كـــان هـــذا القـــانون يسمح لمالك السفينة أو المنقذ بقصر حدود مسئوليته فقط بمقدار أكبر مما هو مذكور في هذا الباب.

التصرف الحائل دون قصر حدود المسئولية:-

لا يجـــوز لشخص قصر حدود مسئوليته إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عـــن فعل الشخص أو إهماله، أو أنها ارتكبت بقصد إحداث هذه الخسارة أو عن لا مبالاة ومع علمه باحتمال وقوع هذه الخسارة.

الادعاءات المضادة: - إذا نشأ لشخص له الحق في قصر حدود مسئوليته إدعـــاء ضد المدعي للحادث ذاته، فإنه يلزم تسوية مطالباتهما ضد بعضهما البعض ثم تطبق شروط هذا الباب علي الجزء المتبقي إن وجد.

حدود المسئولية:-

تحسب حدود المسئولية علي الادعاءات – غير الخاصة بالركاب– الناشئة عن حادث معين كما يلي:-

١- فيما يتعلق بالادعاءات عن الإصابات الشخصية أو الفقد في الأرواح:

(أ) بالنسبة للسفن التي لا تزيد حمولتها الكلية عن ٥٠٠ طن . ٣٣٣,٠٠٠ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها.

(ب) بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها الكلية عن ٥٠٠ طن.

تضاف المبالغ التالية علاوة علي ما هو مذكور في الفقرة الفرعية (١/أ):-

من ٥٠١ إلي ٣٠٠٠ طن – ٥٠٠ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها عن كل طن زيادة في الحمولة الكلية.

من ٣٠٠١ إلي ٣٠,٠٠٠ طن – ٣٣٣ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها عن كل طن زيادة في الحمولة الكلية.

من ٣٠,٠٠١ إلي ٧٠,٠٠٠ طن – ٢٥٠ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها عن كل طن زيادة في الحمولة الكلية.

أكثر من ٧٠,٠٠٠ طن – ١٦٧ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها عن كل طن زيادة في الحمولة الكلية.

٢- فيما يتعلق بالادعاءات الأخرى:-

(أ) السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية عن ٥٠٠ طن – ١٦٧,٠٠٠ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها.

(ب) بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها الكلية عن ٥٠٠ طن تضاف المبالغ التالية علاوة علي ما هو مذكور في الفقرة الفرعية (٢/أ).

مـــن ٥٠١ إلي ٣٠,٠٠٠ طن – ١٦٧ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها عن كل طن زيادة في الحمولة الكلية.

مـــن ٣٠,٠٠١ إلي ٧٠,٠٠٠ طن – ١٢٥ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها عن كل طن زيادة في الحمولة الكلية.

أكـــثر مـــن ٧٠,٠٠٠ طن – ٨٣ وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها عن كل طن زيادة في الحمولة الكلية.

- إذا كـــان المـــبلغ المحســـوب بموجب الفقرة (١/أ) غير كاف لسداد الادعاءات بكاملهـــا يستخدم المبلغ المحسوب بموجب الفقرة (٢/أ) لدفع الفرق الغير مدفوع من الادعاءات بموجب الفقرة (١/ أ).

وهـــذا الفـــرق الغير مدفوع يكون له أسبقية علي الادعاءات المنصوص عليها في الفقرة (٢/أ).

- مـــع ذلـــك ومع عدم التعارض مع حق الادعاءات عن الإصابة الشخصية أو الوفـــاة، فـــإن الادعـــاءات الناشـــئة عـــن التلفيات التي تحدث لمنشآت الموانى والأحواض والمساعدات الملاحية يكون لها الأولوية علي الادعاءات الأخرى.
- تحسب حدود المسئولية بالنسبة للمنقذ الذي لا يستخدم سفينة في عمله أو للمنقذ الذي يعمل من السفينة التي يقدم لها خدمة الإنقاذ علي أساس حمولة كلية ١٥٠٠ طن.
- لأغراض هذه الاتفاقية فإن حمولة السفينة هي الحمولة الكلية للسفينة مقدرة طبقا للقواعـــد الـــواردة في الملحق (١) من المعاهدة الدولية لقياس حمولة السفن سنة ١٩٦٩.

حدود المسئولية بالنسبة لادعاءات الركاب:

بالنســـبة للادعاءات الناشئة عن حادث معين يتعلق بوفاة أو إصابة بدنية لـــركاب ســـفينة فإن حدود المسئولية لمالك السفينة تكون ٤٦,٦٦٦ وحدة سحب خاصـــة أو ما يعادلها مضروبة في عدد الأشخاص المسموح للسفينة بحملهم طبقا

لشـــهادة الســـلامة الصادرة للسفينة علي ألا يزيد المجموع الكلي عن ٢٥ مليون وحدة سحب خاصة أو ما يعادلها.

ويقصـــد بالادعاءات العائدة للوفاة أو الإصابة البدنية التي تلحق بالراكب (الـــركاب)، أي ادعـــاءات يـــتقدم بها – أو نيابة عنه– أي شخص نقل علي هذه السفينة بموجب:–

(أ) عقد نقل راكب (تذكرة سفر).

(ب) أن يكـــون مصـــاحبا– بموافقـــة الناقل– لعربة أو حيوانات حية منقولة بموجب عقد نقل بضائع.

جميع الادعاءات:

١– تطـــبق قصـــر حـــدود المسئولية المذكورة في هذا الباب– غير الخاصة بالركاب– علي إجمالي الادعاءات التي تنشأ نتيجة حادث معين:–

(أ) ضد أي شخص أو أشخاص الذين يحق لهم الادعاء بقصر حدود المسئولية المذكوريـــن في هذا الباب وأي شخص أو أشخاص يكون مسئولا عن هذا الفعل أو الإهمال أو الخطأ.

(ب) ضـــد المنقذ أو المنقذين الذين لا يعملون من سفينة أو الذين يعملون فقط من السفينة التي تقدم إليها – أو بخصوصها– خدمات الإنقاذ وأي شخص أو أشخاص يكون هو أو هم مسئولين عن هذا الفعل أو الإهمال أو الخطأ.

٢– تطـــبق قصـــر حـــدود المسئولية بالنسبة لادعاءات الركاب علي إجمالي الادعاءات التي تنشا من حادث معين ضد شخص أو أشخاص الذين يحق لهـــم الادعاء بقصر حدود المسئولية المذكورين في هذا الباب فيما يتعلق بالسفينة المذكورة، وأي شخص أو أشخاص يكونوا مسئولين عن فعل أو إهمال أو خطأ.

نظر الدعاوى :

تـنظر الدعـاوى المـتعلقة بقصر حدود المسئولية أمام محكمة دولة علم السـفينة أو محكمـة الدولة التي حدث بها الحادث أو في ميناء تم فيه الحجز علي السفينة، ويجوز للمحكمة الأمر بالإفراج عن السفينة موضوع الدعوى إذا قام مالك السفينة بإيداع المبالغ التي حددتها المحكمة كحدود لمسئولية المالك طرف أي جهة رسمية في مكان نظر القضية أو :-

(أ) في ميناء النزول بالنسبة للادعاءات المتعلقة بالوفاة أو الإصابة البدنية/ أو.

(ب) في ميناء التفريغ بالنسبة للأضرار التي تلحق بالبضائع/ أو.

(ج) في الميناء الذي تم فيه الحجز علي السفينة.

توزيع الأموال:

١- تـوزع الأمـوال التي أمرت المحكمة بها كحدود للمسئولية بالنسبة لمالك السـفينة بين المدعين بنسبة قيمة ادعاءاتهم التي أقرتها المحكمة، ويجوز للمحكمة تعيين خبير أو مجموعة من الخبراء لتحديد نسبة كل مدعي.

٢- يجـوز للمحكمـة أن تأمر بتخصيص جزء من الأحوال المودعة لتسديد ادعاءات أخري يكون لها حق الامتياز علي الادعاءات الأخرى.

بيع السفينة إجباريا:

فـي حالة عدم إيداع المبالغ المقدرة بحكم من المحكمة كحدود لمسئولية مالك السـفينة، يسـتمر الحجز علي السفينة ويعطي المالك مهلة ثلاثة أشهر يحق بعدها للمحكمـة أن تأمـر ببيع السفينة إجباريا، وفي هذه الحالة توزع أموال البيع طبقا لحقوق امتياز كل ادعاء، ويسلم ما قد يتبقى لمالك السفينة.

الباب الثاني عشر

اتفاقية المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط (١٩٨٤)

(المعدل لعام ١٩٦٩، ١٩٧٦)

مـــادة (١):

تعاريـــف:

١- يقصـــد بـــ "سفينة" أي سفينة بحرية أو عائمة محمولة بحرا من أي نوع كان قد تم بناءها أو تعديلا بنائها لنقل النفط السائب باعتباره بضاعة.

٢- يقصد بـــ "شخص" أي فرد أو شركة تضامن أو أية هيئة عامة أو خاصة سواء كانت متضامنة أم لا، بما في ذلك الدولة أو أي من أقسامها الفرعية المكونة منها.

٣- يقصد بـــ "المالك" الشخص أو الأشخاص المسجلين باعتبارهم مالكين للسفينة- أو فـــي حالة غياب التسجيل- يكون الشخص أو الأشخاص المالكين للسفينة، إلا فـــي حالـــة ســـفينة مملوكة لدولة وتشغلها شركة مسجلة في تلك الدولة، باعتبارها مشغل السفينة فيقصد بالمالك- في هذه الحالة- تلك الشركة.

٤- يقصـــد بـــــ "دولة تسجيل السفينة" بالنسبة للسفن المسجلة تكون هي دولة تسجيل السفينة.

وبالنسبة للسفن الغير مسجلة تكون هي الدولة التي ترفع السفينة علمها.

٥- يقصـــد بكلمـــة "نفـــط" نفط هيدروكربولي معدني مثل النفط الخام وزيت الوقـــود وزيـــت الديزل الثقيل وزيت التشحيم سواء نقل في السفينة علي اعتبار بضاعة أو في مخازن وقود السفينة.

٦- يقصد بـ "الأضرار الناجمة عن التلوث":

(١) التلف أو الضرر الحادث خارج السفينة عن طريق تلوث ناتج عن تسري أو تصريف النفط من السفينة، أينما يحدث هذا التسرب أو التصريف.

(٢) تكاليف التدابير الوقائية أو التلف أو الضرر الذي تسببت فيه التدابير الوقائية.

٧- يقصد بـ "التدابير الوقائية" أية تدابير معقولة يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادث لمنع ضرر ناجم عن تلوث أو تقليله إلي الحد الأدنى.

٨- يقصد بكلمة "حادثة" أية حادث أو سلسلة أحدث لها نفس المصدر تسبب ضرر ناجم عن تلوث أو تؤدي إلي خطر جسيم أو محدث بسبب هذا الضرر.

٩- يقصد بـ "المنظمة " المنظمة البحرية الدولية.

١٠- يقصد بـ "اتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩- الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٦٩ أما بالنسبة للدول الأطراف في بروتوكول علم ١٩٧٦ لتلك الاتفاقية، يعتبر هذا المصطلح شاملا لاتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩ كما عدلت بذلك البروتوكول.

مادة (٢): تطبق هذه الاتفاقية بوجه خاص علي:

أ- الأضرار الناجمة عن التلوث الواقعة:

١- في إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك البحر الإقليمية/ و.

٢- في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، منشأ وفقا للقانون الدولي، أو- إذا لم تكن الدولة المتعاقدة- قد أنشأت مثل هذه المنطقة- في منطقة

وراء أو ملاصـــقة للبحر الإقليمي لتلك الدولة، تحددها الدولة وفقا للقانون الدولـــي علي ألا تمتد إلي أكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عندها عرض البحر الإقليمي.

(ب) التدابير الوقائية، أينما تتخذ، لمنع هذه الأضرار أو تقليلها إلي الحد الأدني.

مـــادة (٣):

١- فـــيما عـــدا ما نص عليه في الفقرتين ٢، ٣ من هذه المادة، يعتبر مالك الســـفينة وقـــت وقـــوع الحـــادث- أو عندما تتضمن الحادثة سلسلة من الأحداث فيكون وقت وقوع أول حادثة- مسئولا عن أي ضرر ينجم عنه تلوث تسببت فيه السفينة نتيجة لهذا الحادث.

٢- لا ترتـــبط مســـئولية بالمـــالك عن ضرر ناجم عن تلوث إذا ثبت أن هذا الضرر:

(أ) نـــتج عن فعل من أفعال الحرب أو عمل عدواني أو حرب أهلية أو ثورة أو ظاهرة طبيعية ذات طابع غير عادي لا يمكن تجنبها أو مقاومتها/ أو.

(ب) نتج كليا عن فعل أو تقصير تم بنيه إحداث ضرر من قبل طرف ثالث/ أو.

(ج) نـــتج كليا عن إهمال أو فعل خاطئ من قبل أي حكومة أو سلطة مسئولة أخرى عن صيانة الأضواء أو المساعدات الملاحية الأخرى عند ممارسة تلك الوظيفة.

٣- إذا أثبـــت المالك أن الضرر الناجم عن التلوث نتج كليا أو جزئيا إما عن فعـــل أو تقصير تم بنية إحداث الضرر من قبل شخص أجاز هذا الضرر أو نتيجة لإهمال هذا الشخص.

ويجوز إعفاء المالك كليا أو جزئيا من المسئولية تجاه ذلك الشخص.

٤- لا يجـــوز المطالبة بتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث إلا وفقا لهذه الاتفاقـــية- مـــع مـــراعاة الفقرة (٥) من هذه المادة- لا يجوز المطالبة بالتعويض عن ضرر ناجم عن تلوث بمقتضي هذه الاتفاقية أو غيرها من:

(أ) موظفي أو وكلاء المالك أو أعضاء الطاقم.

(ب) المرشـــد أو شخص آخر ليس عضوا في طاقم السفينة ويؤدي خدمات للسفينة.

(ج) أي مســـتأجر (كيفما يجري وضعه- بما في ذلك مستأجر سفينة عارية) أو مدير أو مشغل السفينة.

(د) أي شـــخص يقـــوم بعمليات انتشار بموافقة المالك أو بناء علي تعليمات من سلطة عامة مختصة.

(هـــ) أي شخص يقوم باتخاذ تدابير وقائية.

(و) جمـــيع الموظفين أو وكلاء الأشخاص المشار إليهم في الفقرات الفرعية (جـــ)، (د)، (هـــ).

مـــا لم يكن الضرر ناتجا عن فعل أو تقصير من جانبهم وارتكبت بقصد إحداث هذا الضرر أو نتيجة إهمال أو علي وعي باحتمال حدوث هذا الضرر.

٥- ليس هناك ما يخل بأي حق للمالك من أن يعود بالمطالبة علي الطرف الثالث.

مـــادة (٤):

عندما تقع حادث تتضمن سفينتين أو أكثر وينتج عن ذلك ضرر ينجم عنه تلـــوث، يكـــون جميع ملاك السفن المعنية مسئولين مسئولية مشتركة ومنفردة عن كـــل هـــذا الضـــرر الغير قابل للتجزئة علي نحو معقول، ما لم تخلي مسئوليتهم بموجب المادة الثالثة.

مـــادة (٥): قصر حدوث المسئولية:

١- يجـــوز لمـــالك السفينة أن يحدد مسئوليته بموجب هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأية حادثة بمقدار مجموعة تحسب كما يلي:

(أ) ٣ (ثلاثة) ملايين وحدة سحب خاصة لسفينة لا تزيد حمولتها الكلية عن ٥٠٠ (خمسة آلاف) طن.

(ب) يضاف ٤٢٠ وحدة سحب خاصة عن كل طن زيادة في الحمولة الكلية عن خمسة آلاف طن بالإضافة إلي المقدار الوارد في الفقرة الفرعية (أ) بشرط ألا يزيد المجموعة أية حالة عن ٥٩,٧ مليون وحدة سحب خاصة.

٢- لا يحـــق للمـــالك أن يحدد مسئولية بموجب هذه الاتفاقية إذا ثبت أن الضرر الـــناجم عن التلوث كان نتيجة لفعل أو تقصير شخص، وارتكب بقصد إحداث هذا الضرر أو نتيجة إهمال وعلي وعي باحتمال حدوث هذا الضرر.

٣- ولغرض الاستفادة من التحديد المذكور في الفقرة (١) من هذه المادة يخصص المـــالك مـــالا بإجمالي المبلغ الذي يمثل حدود مسئوليته يودع لدي المحكمة أو أي ســـلطة مختصـــة في إحدى الدولة المتعاقدة التي تقام فيها الدعوى بموجب المادة التاســـعة، أو- إذا لم تقام أية دعوى- لدى أية محكمة أو سلطة مختصة أخرى في إحدى الدول المتعاقدة التي يمكن أن تقام فيها دعوى بمقتضى المادة التاسعة.

ويمكـــن تخصيص مبلغ، إما بإيداع المبلغ أو بإصدار ضمان مصرفي أو أي ضـــمان آخـــر يكـــون مقبولا بموجب تشريع الدولة المتعاقدة التي يجري فيها تخصيص المال، وتعتبره المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى كافيا.

٤- يوزع المبلغ المخصص فيما بين المطالبين بالنسبة لمبالغ المطالبات القائمة.

٥- إذا دفـــع تعويض عن ضرر ناجم عن تلوث- قبل توزيع المبلغ المخصص- للمـــالك أو أي من موظفيه أو وكلائه، أو أي شخص يقدم له تأمينا أو ضمان مالي

آخر نتيجة للحادثة- قيد النظر- يحصل هذا الشخص، إلي حد المبلغ الذي دفعه، عن طريق إحلال الحقوق التي قد يتمتع بها الشخص الذي تم تعويضه عملا بهذه الاتفاقية.

٦- يجـوز أيضا ممارسة الحق في الإحلال المنصوص عليه في الفقرة (٥) من هذه المادة من قبل شخص آخر غير الأشخاص الواردين هنا فيما يتعلق بأي مبلغ تعويـض عـن ضـرر نـاجم عنه تلوث يكون قد دفعه، ولكن للحد الذي يسمح بالإحلال فقط وفقا للقانون الوطني المطبق.

٧- عـندما يقرر المالك أو أي شخص آخر أنه قد يضطر إلي دفع مبلغ تعويض كلـيا أو جزئيا في تاريخ لاحق، بالنسبة للشخص الذي قد يتمتع بحق الإحلال وفقا للفقـرة (٥) أو (٦) مـن هـذه المـادة، قد دفع له تعويضا قبل أن يوزع المبلغ المخصـص، قد تقضي المحكمة أو أية سلطة مختصة بالدولة التي أنشأ فيها المبلغ المخصـص، بأن يوضع مبلغ كاف جانبا بصورة مؤقتة ليتمكن ذلك الشخص في ذلك التاريخ اللاحق من تنفيذ مطالبته من الصندوق.

٨- تعـامل المطالبات فيما يتعلق بالنفقات المعقولة المتكبدة أو المضحي بها طوعا بصـورة معقولـة من قبل المالك لمنع الضرر الناجم عنه تلوث أو تقليله إلي الحد الأدني علي قدم المساواة بالمطالبات الأخرى من الصندوق.

٩- (أ) وحـدة الحسـاب المشـار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة هي حقوق السحب الخاصة كما عرفها صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ الواردة في الفقرة (١) إلـي العملة الوطنية علي أساس قيمة تلك العملة بالإشارة إلي حقوق السحب الخاصـة فـي تاريخ تخصيص المبالغ المشار إليه في الفقرة (٢)، وتحسب قيمة العملـة الوطنية حسب مقاييس حقوق السحب الخاصة للدولة المتعاقدة العضو في صندوق النقد الدولي وفقا لطريقة التقييم المطبقة من قبل صندوق النقد الدولي نافذة المفعـول فـي التاريخ الذي بصدده لآداء عملياته ومعاملاته وتحسب قيمة العملة

الوطنـــية حســـب مقاييس حقوق السحب الخاصة للدولة المتعاقدة غير العضوة في صندوق النقد الدولي بالطويقة التي تحددها تلك الدولة.

(ب) إلا أن الدولـــة المتعاقدة غير العضوة يف صندوق النقد الدولي التي لا يســـمح قانونهـــا بتطبيق أحكام الفقرة ٩ (أ) يجوز أن تعلن في وقت التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام إلي الاتفاقية أو في أي وقت بعد ذلك.

إن وحدة الحساب المشار إليها في الفقرة ٩ (أ) معادلة لـــ ١٥ فرنكا ذهبا. ويماثل الفرنك الذهبي المشار إليه في الفقرة خمس وستون مليجرام ونصف نقاء تسعمائة في الألف، ويجري تحويل الفرنك الذهبي إلي العملة الوطنية لقانون الدولة المعنية.

(ج) يـــتم الحساب الوارد في الجملة الأخيرة من الفقرة ٩ (أ) والتحويل الوارد في الفقرة ٩ (ب) بطريقة توضح إلي أقصي حد ممكن أن العملة الوطنية للدولة المتعاقدة هي نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في الفقرة (١) ومـــا قد ينتج عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى للفقرة ٩ (أ)، وترسل الدولـــة المتعاقدة إلي المودع لديه طريقة الحساب عملا بالفقرة ٩ (أ) أو نتـــيجة التحويل في الفقرة ٩ (ب) حسب مقتضى الحال، عند إيداع صك التصـــديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام إلي الاتفاقية وعندما يكون هناك أي تغيير في أيهما.

١٠- لغـــرض هـــذه المادة تكون حمولة السفينة هي الحمولة الكلية محسوبة وفقا لقواعـــد قياس الحمولة الواردة في الملحق الأول والاتفاقية الدولية لقياس حمولات السفن لعام ١٩٦٩.

١١- يحـــق للمؤمن أو لأي شخص آخر يقدم ضمانا ماليا تخصيص مبلغ، عملا بهذه المادة بنفس الشروط وله نفس المفعول كما لو كان مخصصا من قبل المالك، ويجوز تخصيص المبلغ بمقتضي الفقرة (٢)، حتى لو أن المالك لا يحق له تحديد

مسـئوليته، إلا أن تخصيصـه فـي تلك الحالة لا يحول دون الإخلال بحقوق أي مطالب من المالك.

مـادة (٦):

١- حيـنما يخصص المالك بعد وقوع حادثة، مبلغا من المال وفقا للمادة الخامسة ويحق له أن يحدد مسئوليته:

(أ) لا يحـق لأي شخص له مطالبة في ضرر ناجم عن تلوث ناشئ عن تلـك الحادثة ممارسة أي حق في أي موجودات أخرى للمالك فيما يتعلق بتلك المطالبة.

(ب) وتأمر المحكمة أو أي سلطة مختصة أخرى لدولة متعاقدة بالإفراج عن أية سفينة أو ممتلكات أخرى تخص المالك يكون قد تم الحجز عليها فيما يتعلق بمطالبة نتيجة لضرر ناجم عن تلوث ناشئ عن تلك الحادثة، وتفرج بالمثل عن أي كفالة أو ضمان آخر مقدم لتجنب هذا الحجز.

٢- ويطـبق، مع ذلك، ما سبق فقط إذا تمكن المطالب من الوصول إلي المحكمة التي تدير المبلغ المخصص مع توافر المبلغ فعلا فيما يتعلق بمطالبته.

مـادة (٧): التأمين الإجباري ضد التلوث:

١- يطلـب مـن مالك سفينة مسجلة في دولة متعاقدة وتنقل أكثر من ٢٠٠٠ (ألفين) طن من النفط السائب باعتباره بضاعة الاحتفاظ بتأمين أو ضمان مالـي آخـر مـثل ضمان من مصرف أو شهادة صادرة من صندوق تعويـض دولـي، بالمـبالغ المحددة عن طريق تطبيق حدود المسئولية الـواردة فـي الفقرة (١) من المادة الخامسة لتغطية مسئولية عن ضرر ينتج عنه تلوث عملا بهذه الاتفاقية.

٢- تصـــدر شهادة تفيد بأن التأمين أو أي ضمان مالي آخر نافذ المفعول وفقا لأحكـــام هـــذه الاتفاقية، لكل سفينة بعد أن تقرر السلطة المختصة لدولة متعاقدة أن شروط الفقرة (١) قد تم الالتزام بها.

وبالنســـبة لسفينة مسجلة في دولة متعاقدة تصدر هذه الشهادة أو يصدق عليها مـــن قبل السلطة المختصة لدولة تسجيل السفينة، وبالنسبة لسفينة غير مسجلة في دولـــة متعاقدة يحوز إصدار الشهادة أو التصديق عليها من قبل سلطة مختصة لأية دولـــة مـــتعاقدة، وتكـــون هذه الشهادة علي هيئة النموذج المرفق وتحتوي علي البيانات التالية:

(أ) اسم السفينة وميناء التسجيل.

(ب) اسم المالك ومكان عمله الرئيسي.

(ج) نوع الضمان.

(د) اســـم المؤمـــن ومكـــان عمله الرئيسي أو الشخص الآخر المقدم للضـــمان، وكلمـــا كـــان مناسبا، مكان العمل حيث يوجد التأمين أو الضمان الآخر.

(هـــ) مدة سريان الشهادة التي تكون أطول من مدة سريان التأمين أو الضمان الآخر.

٣- تكـــون الشـــهادة باللغة أو اللغة الرسمية للدولة المصدرة وللشهادة وإذا لم تكـــن اللغة المستخدمة الإنجليزية أو الفرنسية، يتضمن النص ترجمة إلي إحدى هاتين اللغتين.

٤- تحمل السفينة الشهادة، وتودع نسخة منها مع السلطات التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة، أو، إذا لم تكن السفينة مسجلة في دولة متعاقدة، تودع لدى سلطات الدولة المصدرة للشهادة أو المصدقة عليها.

٥- لا يفـــي التأمين أو الضمان المالي الآخر بمتطلبات هذه المادة إذا كان في الاســـتطاعة وقفـــة لأسباب غير انقضاء مدة سريان التأمين أو الضمان المنصـــوص علـــيه فـــي الشهادة عملا بالفقرة (٢) من هذه المادة، قبل انقضاء ثلاثة أشهر من التاريخ الذي قدم فيه إخطار بانتهائه إلي السلطات المشـــار إلـــيها في الفقرة (٤) من هذه المادة، ما لم تكن الشهادة قد سلمت لهذه السلطات أو صدرت شهادة جديدة في نطاق المدة المذكورة، وتطبق الأحكـــام السابقة بالمثل علي أي تعديل يكون من نتائجه عدم تلبية التأمين أو الضمان لمتطلبات هذه المادة.

٦- تحـــدد دول التســـجيل، عمـــلا بأحكام هذه المادة شروط إصدار الشهادة وسريانها.

٧- تقـــبل الدولـــة المتعاقدة الأخرى الشهادات الصادرة أو المصدقة من قبل ســـلطة دولـــة متعاقدة وفقا للفقرة (٢) لأغراض هذه الاتفاقية، وتعتبرها الـــدول المـــتعاقدة الأخـــرى أن لهـــا نفس المفعول كالشهادة الصادرة أو المصـــدقة منها، حتى لو كانت قد صدرت أو صدقت لسفينة غير مسجلة في دولة متعاقدة، ويجوز لدولة متعاقدة في أي وقت أن تطلب التشاور مع الدولة المصدرة أو المصدقة، إذا اعتقدت أن المؤمن أو الضامن المذكور فـــي الشـــهادة غـــير قادر ماليا علي تلبية الالتزامات التي تفرضها هذه الاتفاقية.

٨- يجوز التقدم بأي مطالبة عن تعويض لضرر ناجم عن تلوث مباشرة من المؤمـــن أو أي شخص آخر يقدم ضمانا ماليا لمسئولية المالك عن ضرر يـــنجم عـــنه تلوث، ويجوز للمدعي عليه في هذه الحالة، حتى لو لم يحق للمـــالك تحديد مسئوليته طبقا للفقرة (٢) من المادة الخامسة، الاستفادة من تحديـــد المســـئولية الواردة في الفقرة (١) من المادة الخامسة، ويجوز له

الاستفادة أيضا من الدفاع (غير الإفلاس أو تصفية المالك) الذي يحق للمالك نفسه اللجوء إليه، وعلاوة علي ذلك، يجوز للمدعي عليه الاستفادة من أن الضرر الناجم عن تلوث نتج عن سوء تصرف مقصود من جانب المالك نفسه، إلا أن المدعي عليه لا يستفيد من أي دفاع آخر يكون له حق اللجوء إليه في الإجراءات المرفوعة من المالك ضده. وللمدعي عليه الحق في طلب أن ينضم المالك إلي الإجراءات.

٩- تتاح أية مبالغ مقدمة من التأمين أو أي ضمان مالي آخر محتفظ بها طبقا للفقرة (١) من هذه المادة علي وجه الخصوص لتلبية المطالبة عملا بهذا الاتفاقية.

١٠- لا تسمح دولة متعاقدة لسفينة ترفع علمها وتنطبق عليها هذه المادة بالتجارة ما لم يجري إصدار شهادة عملا بالفقرة ٢ أو ١٢ من هذه المادة.

١١- رهنا بمراعاة أحكام هذه المادة، تضمن كل دولة متعاقدة بموجب تشريعها الوطني، أن التأمين أو أي ضمان آخر، وإلي الحد المنصوص عليه في الفقرة (١) من هذه المادة ساري المفعول فيما يتعلق بأية سفينة- أينما سجلت- بالدخول أو ترك أي ميناء في إقليمها، أو الوصول أو ترك محطة بعيدة عن الشاطئ في بحرها الإقليمي، إذا كانت السفينة تحمل فعلا أكثر من ٢٠٠٠ (ألفين) طن من النفط السائب باعتباره بضاعة.

١٢- وإذا لم يحتفظ بتأمين أو بضمان مالي آخر فيما يتعلق بسفينة تمتلكها دولة متعاقدة، لا تنطبق أحكام هذه المادة المتعلقة بذلك علي تلك السفينة، ولكن تحمل السفينة شهادة صادرة من قبل السلطات الملائمة لدولة تسجيل السفينة تقرر بأن السفينة تمتلكها تلك الدولة، وأن مسئولية السفينة مغطاة في نطاق الحدود المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة

الخامســـة، وتتبع هذه الشهادة بقدر الإمكان النموذج المنصوص عليه في الفقرة (٢) من هذه المادة.

مـــادة (٨): مهلة الدعوى القانونية:

تنقضـــي الحقوق في التعويض بموجب هذه الاتفاقية ما لم ترفع قضية بناء علي ذلـــك في غضون ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر، ومع ذلك لا ترفع قضية علي أي حالة بعد ست سنوات من تاريخ الحادثة التي سببت الضرر، وإذا شكلت هذه الحادثة سلسلة من الحوادث تبدأ مدة الست سنوات من تاريخ وقوع أول حادثة.

مـــادة (٩):

١- حيـــثما تسبب حادثة ضررا ينجم عنه تلوث في إقليم دولة متعاقدة أو أكثر بمـــا في ذلك البحر الإقليمي أو في المنطقة المشار إليها في المادة الثانية، أو اتخـــذت تدابير وقائية لمنع أو لتقليل الضرر الذي ينجم عنه تلوث إلي الحـــد الأدني في هذا الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي أو المنطقة، يجوز فـــي هذه الحالة فقط إقامة الدعاوى للتعويض في محاكم أية دولة متعاقدة، ويخطر المدعي عليه بإخطار معقول عند إقامة أية دعوى.

٢- تضـــمن كـــل دولة متعاقدة أن محاكمها لديها الولاية القضائية الضرورية للنظر في دعاوي التعويض.

٣- بعـــد تخصـــيص الأمـــوال وفقا للمادة الخامسة تكون محاكم الدولة التي يخصـــص فـــيها الأموال مختصة علي نحو خاص لتحديد جميع المسائل المتعلقة بتقرير نسب الأموال وتوزيعها.

مـــادة (١٠):

١- يعـــترف بـــأي حكـــم صادر من محكمة لها ولاية قضائية وفقا للمادة التاسعة واجب النفاذ في دولة المنشأ بحيث لا يخضع للأشكال العادية للمراجعة في أي دولة متعاقدة إلا:

(أ) عندما يتم الحصول علي حكم بطريق الغش/ أو.

(ب) عندما لا نعطي المدعي عليه إخطارا معقولا وفرصة عادلة لتقديم قضيته.

٢- أي حكم معترف به بموجب الفقرة (١) من هذه المادة يستوجب النفاذ في كل دولة متعاقدة بمجرد الإيفاء بالشكليات المطلوبة في تلك الدولة، ولا تمنع الشكليات الحقوق القانونية للقضية بإعادة فتحها.

مادة (١١) السفن التي لا تخضع للاتفاقية:

١- لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية علي السفن البحرية أو أي سفن أخرى تملكها أو تشغلها دولة وتستخدم- في هذا الوقت- فقط في خدمات حكومية غير تجارية.

٢- وبالنسبة للسفن المملوكة لدولة متعاقدة وتستخدم لأغراض تجارية، تخضع كل دولة للدعاوي التي ترفع ضدها بناء علي الولاية القضائية الواردة في المادة التاسعة وتستفيد من كل الدفاعات القائمة علي أساس صفتها كدولة ذات سيادة.

مادة (١٢):

تبطل هذه الاتفاقية أي اتفاقية دولية سارية المفعول أو مفتوحة للتوقيع أو التصديق أو الانضمام في التاريخ الذي تفتح فيه الاتفاقية للتوقيع، ولكن فقط إلي حد أن تلك الاتفاقية تكون متعارضة معها، ومع ذلك ليس في هذه المادة ما يؤثر علي التزامات الدول المتعاقدة تجاه الدول غير المتعاقدة الناشئة بمقتضي هذه الاتفاقية الدولية.

مادة (١٢) مكرر: أحكام انتقالية:

تطبق الأحكام الانتقالية في حالة دولة تكون طرف في كل من هذه الاتفاقية واتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩ وقت وقوع الحادث.

(أ) حيـــنما تسبب حادثة ضررا ينجم عنه تلوث في نطاق هذه الاتفاقية تعتبر المســـئولية بمقتضـــى هذه الاتفاقية لاغية إذا نتج عنها- إلي هذا الحد- مسئولية أيضا بمقتضي اتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩.

(ب) حيـــنما تســـبب حادثـــة ضررا ينجم عنه تلوث في نطاق هذه الاتفاقية، وتكـــون الدولـــة طرف في كل من هذه الاتفاقية والاتفاقية الدولية لإنشاء صـــندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي عام ١٩٧١. تظـــل المســـئولية لاغية بعد تطبيق الفقرة الفرعية (أ) من هذه المـــادة وما ينجم عن ذلك بمقتضى هذه الاتفاقية فقط إلي الحد الذي يظل فـــيه الضـــرر الناجم عن التلوث لم يتم التعويض عنه بعد تطبيق اتفاقية ١٩٧١ الآنفة الذكر.

(ج) عند تطبيق الفقرة (٤) من المادة الثالثة من هذه الاتفاقية، يفسر تعبير هذه الاتفاقـــية علي أنه يشير إلي هذه الاتفاقية أو اتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩ حسب مقتضى الحال.

(د) عند تطبيق الفقرة (٣) من المادة الخامسة من هذه الاتفاقية يخفض مـــبلغ المال الإجمالي المخصص بالمقدار الذي تعتبر بناء عليه المسئولية لاغية وفقا للفقرة الفرعية (أ) من هذه المادة.

مـــادة (١٢) مكرر (ثالث):

المواد الختامية:

تكـــون المادة الختامية لهذه الاتفاقية هي المواد من ١٢ إلي ١٨ من بروتوكول عـــام ١٩٨٤ لـــتعديل اتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩، ويقصد بالإشارات إلي الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية إلي الدول المتعاقدة في هذا البرتوكول.

ملاحظات تفسيرية:

١- يجوز أن يتضمن تسمية الدولة- إذا رغبت في ذلك- الإشارة إلي السلطة العامة المختصة للبلد الذي يصدر الشهادة.

٢- إذا كـــان المبلغ الإجمالي للضمان مقدما من أكثر من مصدر، ينبغي بيان مبلغ كل من هذه المصادر.

٣- إذا كان الضمان مقدما في عدة نماذج، ينبغي سردها جميعا.

٤- في بند "مدة الضمان"- بمقتضي تحديد التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ الضمان.

ملحـــــق

شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر يتعلق بالمسئولية التلوث النفطي

صـــدرت وفقـــا لأحكـــام المـــادة السابعة من الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، لعام ١٩٨٤.

اسم السفينة	الرقم أو الحروف المميزة	ميناء التسجيل	اسم وعنوان المالك

نشـــهد بأن هناك وثيقة تزمين أو ضمان مالي ساري المفعول للسفينة الواردة اســـمها أعـــلاه وزنـــه يســـتوفي شروط المادة السابعة من الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، لعام ١٩٨٤.

نوع الضمان.....

.....

مدة الضمان.....

اسم وعنوان المؤمن (المؤمنين) و / أو الضامن (الضامنين)

الاسم .....

العنوان.....

هذه الشهادة صالحة حتى .....

صدرت أو صدق عليها من قبل حكومة .....

(الدولة المكلفة بالكامل)

في ..... في .....

(المكان) (التاريخ)

.....

توقيع ووظيفة الموظف المسئول عن الإصدار أو التصديق

الباب الثالث عشر

الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٨٤

(المعدلة لعامي ١٩٧١، ١٩٧٦)

أحكام عامة:

مادة (١):

لأغراض هذه الاتفاقية:

١- يقصد بـ "اتفاقية المسئولية اعم ١٩٨٤" الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٨٤.

١- مكرر- يقصد بـ "اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١" الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٧١، وبالنسبة للدول الأطراف في بروتوكول عام ١٩٧٦ لتلك الاتفاقية، يعتبر المصطلح متضمنا لاتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ كما عدلت بذلك البروتوكول.

٢- مصطلحات "سفينة، وشخص، ومالك، ونفط، والأضرار الناجمة علن التلوث" وتدابير وقائية وحادثة والمنظمة، لها نفس المعاني الواردة في المادة الأولى من اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤.

٣- يقصد بـ "النفط مقابل الاشتراكات" النفط الخام وزيت الوقود كما عرف في الفقرتين الفرعيتين أ، ب أدناه.

(أ) يقصد بـ "النفط الخام" أي مخلوط هيدروكربوني سائل موجود طبيعيا في الأرض سواء كان معاملا أم لا بحيث يناسب عملية النقل، ويشمل النفط الخام أيضا الزيوت الخام التي أزيلت منها بعض الأجزاء المستقطرة ويشار إليها في بعض الأحيان بـ "الزيوت الخام المزال منها المواد المستطايرة"، أو التي أضيفت إليها بعض الأجزاء المستقطرة (يشار إليها في بعض الأحيان بالزيوت الخام المضافة أو المعاد تشكيلها.

(ب) يقصد بـ "زيوت الوقود" المستقطرات الثقيلة أو مخلفات التقطير من النفط الخام أو مزيج من هذه المواد، القصد منها استخدامها كوقود لإنتاج الخام أو مزيج من هذه المواد والقصد منها استخدامها كوقود لإنتاج الخام أو مزيج من هذه المواد القصد منها استخدامها كوقود لإنتاج حرارة أو قوى من نوعية مساوية لـ "زيت وقود رقم ٤ للجمعية الأمريكية لاختبار ومواصفات المواد (Designation D 396– 69) أو أثقل.

٤- عبارة "وحدة حساب" لها نفس المعني كما في الفقرة ٩ من المادة الخامسة من اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤.

٥- عبارة "حمولة السفينة" لها نفس المعني كما في الفقرة ١٠ من المادة الخامسة من اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤.

٦- يقصد بـ "الطن" في علاقته بالنفط- الطن المتري.

٧- يقصد بـ "الضامن" أي شخص يقدم تأمينا أو أي ضمان مالي آخر لتغطية مسئولية المالك وفقا للفقرة (١) من المادة السابعة لاتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤.

٨- يقصد بـ "منشآت المحطات" أي موقع لتخزين النفط السائب بإمكانه تلقي نفط منقول بحرا، بما في ذلك أي مرفق يقع بعيدا عن الشاطئ ومتصل بهذا الموقع.

٩- عندما تشكل حادثة سلسلة من الحوادث، تعامل كأنها حدثت في تاريخ أول حادثة.

مـــادة (٢):

١- يسمي صندوق دولي للتعويض عن أضرار ناجمة عن تلوث "الصندوق الدولـــي للتعويض عن التلوث النفطي لعام ١٩٨٤"، ويشار إليه فيما بعد بـــ "الصندوق" وينشأ بموجب هذا علي أن تكون أهدافه كما يلي:

(أ) يقـــدم تعويضا عن الأضرار الناجمة عن التلوث إلي الحد الذي تكون فيه الحماية المقدمة من قبل اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤ غير كافية.

(ب) لإنقاذ الأغراض المتعلقة بذلك المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٢- يعترف بالصندوق في كل دولة متعاقدة كشخص قانوني باستطاعته وفقا لقوانيـــن تلـــك الدولـــة الاضـــطلاع بالحقوق والواجبات وبكونه طرفا في الإجراءات القانونية أمام محاكم تلك الدولة، وتعترف كل دولة متعاقدة بمدير الصندوق (أشار إليه فيما بعد بـــ "المدير") كممثل قانوني للصندوق.

مـــادة (٣) – التطبيق:

تطبق هذه الاتفاقية بوجه خاص علي:

(أ) الأضرار الناجمة عن التلوث الواقعة:

١- في إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك البحر الإقليمي/ و.

٢- فـــي المـــنطقة الاقتصـــادية الخالصـــة لدولة متعاقدة، المنشأ وفقا للقانون الدولـــي، أو إذ لـــم تكـــن الدولة المتعاقدة قد أنشأت مثل هذه المنطقة في مـــنطقة وراء أو ملاصـــقة للبحر الإقليمي لتلك الدولة تحددها الدولة وفقا للقـــانون الدولي علي ألا يمتد إلي أبعد من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عندها البحر الإقليمي.

(ب) التدابير الوقائية، أينما تتخذ، لمنع هذه الأضرار أو تقليلها إلي الحد الأدنى.

مـــادة (٤)– التعويض:

١– يدفـــع الصـــندوق لغرض القيام بوظيفته عملا بالفقرة (١) (أ) من المادة (٢) تعويضا لأي شخص يعاني من ضرر ناجم عن تلوث إذا لم يستطع ذلك الشـــخص الحصـــول علي تعويض كامل وكاف عن الضرر عملا بشروط اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤.

(أ) بســـبب عدم وجود مسئولية عن الضرر الناشئ بمقتضى اتفاقية المسئولية لعدم ١٩٨٤.

(ب) بسبب عدم المقدرة الحالية للمالك المسئول عن الضرر الناشئ بمقتضي اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤، للإيفاء بالتزاماته بالكامل وأي ضمان مالي قـــد نص عليه وفقا للمادة السابعة من تلك الاتفاقية، لا يغطي أو لا يكون كافيا لمواجهة المطالبات بالتعويض عن الضرر.

ويعتـــبر المالك أنه غير قادر ماليا للإيفاء بالتزاماته، ويعتبر الضمان المالي غـــير كاف، إذا كان الشخص الذي يعاني من الضرر غير قادر علي الحصول علـــي مبلغ التعويض الكامل الواجب بمقتضى اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤ بعد اتخاذ كافة الخطوات المعقولة لمواصلة التدابير القانونية المتاحة له.

(ج) بسبب أن الضرر يزيد عن مسئولية المالك عملا باتفاقية المسئولية المدنية لعـــام ١٩٨٤ باعتبارها محدودة بمقتضى الفقرة (١) من المادة الخامسة من تلك الاتفاقية أو بمقتضى شروط أية اتفاقية دولية أخرى سارية المفعول أو مفتوحة التوقيع أو التصديق أو الانضمام في تاريخ هذه الاتفاقية.

وتعتبر المصروفات المعقولة المتكبدة أو المضحي بها علي نحو معقول مـــن قبل المالك طوعيا لمنع أو تقليل ضرر التلوث إلي الحد الأدنى كضرر ناجم عن تلوث لأغراض هذه الاتفاقية.

٢- لا يقع أي التزام علي الصندوق عملا بالفقرة السابقة إذا:

(أ) ثبت أن الضرر الناجم عن التلوث كان نتيجة لفعل من أفعال الحرب أو عمل عدواني أو حرب أهلية أو ثورة أو تسبب عن طريق تسرب أو تصريف نفط من سفينة حربية أو سفينة مملوكة أو يجرب تشغيلها من قبل دولة واستخدمت فقط وقت وقوع الحادثة في خدمة الحكومة لغرض غير تجاري/ أو.

(ب) عدم تمكن المطالب من إثبات أن الضرر نتج عن حادثة شملت سفينة أو أكثر.

٢- إذا أثبت الصندوق أن الضرر الناجم عن التلوث نتج كليا أو جزئيا، إما عن فعل أو تقصير تم بنيه إحداث ضرر من قبل شخص أجاز الضرر أو نتيجة إهمال ذلك الشخص.

يجوز إعفاء الصندوق كليا أو جزئيا من التزامه بدفع تعويض لذلك الشخص، وبعض الصندوق علي أية حال إلي الحد الذي يعفي منه مالك السفينة بمقتضى الفقرة (٢) من المادة الثالثة لاتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤، ومع ذلك لا يكون هناك إعفاء للصندوق فيما يتعلق بالتدابير الوقائية.

(أ) ما لم ينص علي خلاف ذلك في الفقرتين الفرعيتين (ب)، (جـ) من هذه الفقرة، ويكون مجموعة مبلغ التعويض الواجب أن يدفعه الصندوق وفقا لهذه المادة فيما يتعلق بأية حادثة واحدة محدودا، بحيث لا يزيد المقدار الإجمالي لذلك المبلغ ومبلغ التعويض المدفوع فعلا وفقا لاتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤ للأضرار الناجمة عن التلوث في نطاق تطبيق هذه الاتفاقية، كما عرف في المادة ٣ عن ١٣٥ مليون وحدة حساب.

(ب) ما لم ينص علي خلاف ذلك في الفقرة الفرعية (جـ) لا يزيد مجموعة مبلغ التعويض الذي يدفعه الصندوق. وفقا لهذه المادة عن الأضرار

الـــناجمة عن التلوث الناتج عن ظاهرة طبيعية ذات طابع غير عادي ولا يمكن تجنبه ومقاومته عن ١٣٥ مليون وحدة حساب.

(ج) يكون الحد الأقصى لمبلغ التعويض المشار إليه في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) ٢٠٠ مليون وحدة حساب فيما يتعلق بأية حادثة تجري خلال أية فـــترة عندما يكون هناك ثلاثة أطراف في هذه الاتفاقية بحيث تكون كمية الـــنفط المقابلة للاشتراكات مجتمعة المتعلقة بتلك التي يتلقاها أشخاص في أقالـــيم هـــذه الأطراف، خلال السنة التقويمية السابقة تساوي أو تزيد عن ٦٠٠ مليون طن.

(د) لا تؤخـــذ الفائدة المجتمعة لمال مخصص وفقا للفقرة ٣ من المادة الخامسة لاتفاقـــية المسئولية لعام ١٩٨٤ بعين الاعتبار- إذا وجدت- لحساب الحد الأقصى للتعويض الواجب أن يدفعه الصندوق وفقا لهذه المادة.

(هـــ) تحول المبالغ الواردة في هذه المادة إلي العملة الوطنية علي أساس قيمة تلـــك العملة بالإشارة إلي حقوق السحب الخاصة في تاريخ قرار جمعية الصندوق فيما يتعلق بأول تاريخ لدفع التعويض.

٥- وحيـــنما يـــزيد مبلغ المطالبات القائمة من الصندوق عن مبلغ التعويض الواجـــب دفعه بمقتضى الفقرة (٤) يوزع المبلغ بطريقة بحيث تكون النسبة بيـــن أية مطالبة قائمة ومبلغ التعويض الذي استعاده فعلا المطالب وفقا لهذه الاتفاقية هو نفسه لجميع المطالبين.

٦- يجوز لجمعية الصندوق أن تقرر في حالات استثنائية، أن التعويض وفقا لهـــذه الاتفاقـــية يمكن دفعه حتى لو لم يخصص مالك السفينة مالا بمقتضي الفقـــرة ٣ من المادة الخامسة لاتفاقية المسئولية لعام ١٩٨١، وفي هذه الحالة تطبق، بناء علي ذلك الفقرة (٤) (هـــ) من هذه المادة.

٧- يستخدم الصندوق، بناء علي طلب الدولة المتعاقدة، مساعيه الحميدة كلما اقتضى الأمر لمساعدة تلك الدولة للضمان الفوري للموظفين، والمواد، والخدمات اللازمة لتمكين الدولة من اتخاذ تدابير لمنع أو تخفيف الضرر الناجم عن التلوث الناشئ عن حادثة فيما يتعلق بدعوى الصندوق لدفع تعويض بمقتضى هذه الاتفاقية.

٨- يجوز للصندوق بناء علي شروط توضع في اللائحة الداخلية تقديم تسهيلات ائتمانية بغرض اتخاذ تدابير وقائية ضد ضرر ناجم عن تلوث في حادثة معينة فيما يتعلق بدعوة الصندوق لدفع تعويض بمقتضى هذه الاتفاقية.

مادة (٥) ألغيت:

مادة (٦):

تسقط حقوق التعويض بمقتضى المادة ٤ ما لم ترفع قضية بناء علي ذلك أو يقدم إخطار عملا بالفقرة (٦) من المادة (٧) خلال ثلاث سنوات من تاريخ حدوث الضرر، ومع ذلك، لا يجوز في أية حالة رفع قضية بعد ست سنوات من تاريخ الحادثة التي سببت الضرر.

مادة (٧) الدعاوى القانونية:

١- رهنا بمراعاة الأحكام التالية لهذه المادة، ترفع أية دعوى ضد الصندوق للتعويض عملا بالمادة (٤) من هذه الاتفاقية فقط أمام محكمة مختصة بمقتضى المادة التاسعة من اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤ فيما يتعلق بالدعاوى ضد المالك المسئول أو الذي قد يكون مسئولا، بالنسبة لأحكام الفقرة (٢) من المادة الثالثة من تلك الاتفاقية، عن الضرر الناجم عن التلوث الذي تسببت فيه الحادثة ذات العلاقة.

٢- وعلـــي كـــل دولة متعاقدة أن تضمن أن محاكمها تملك الولاية القضائية للنظر في تلك الدعاوى ضد الصندوق كما أشير إلي ذلك في الفقرة (١).

٣- وأيـــنما تـــرفع دعـــوى تعويض عن ضرر ناجم عن تلوث أمام محكمة مختصة عملا بالمادة التاسعة من اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤ ضد مالك سفينة أو ضامنه، ويكون لمثل هذه المحكمة أهلية قضائية خاصة علي أية دعوى ضد الصندوق للتعويض عملا بأحكام المادة (٤) من هذه الاتفاقية فـــيما يـــتعلق بنفس الضرر، ومع ذلك أينما ترفع دعوى تعويض لضرر نـــاجم عن تلوث بمقتضى اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤ في محكمة دولة طـــرف فـــي اتفاقـــية المسئولية لعام ١٩٨٤ ولكن ليست طرفا في هذه الاتفاقـــية. ترفع دعوى ضد الصندوق عملا بالمادة (٤) من هذه الاتفاقية بـــناء علـــي رأي المطالـــب إما أمام محكمة الدولة التي يكون فيها مقر الصندوق، أو أمام أية محكمة مختصة لدولة طرف في هذه الاتفاقية عملا بالمادة التاسعة من اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤.

٤- علي كل دولة متعاقدة ضمان أن للصندوق حق التدخل باعتباره طرفا في أي إجـــراء قانوني مقام بناء علي المادة التاسعة من اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤ أمام محكمة مختصة لتلك الدولة ضد مالك سفينة أو ضامنة.

٥- وفـــيما عدا ما ينص علي خلاف ذلك في الفقرة (٦)، لا يلتزم الصندوق بـــأي حكم أو قرار صادر عن إجراءات قانونية لم يكن فيها طرفا أو في أية تسوية ليس فيها طرفا.

٦- مـــع عـــدم الإخلال بأحكام الفقرة (٤)، أينما ترفع دعوى بمقتضى اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤ للتعويض عن ضرر ناجم عن تلوث ضد مالك أو ضـــامنه أمـــام محكمـــة مختصة في دولة متعاقدة، يحق لكل طرف في الإجـــراءات القانونـــية بـــناء علي القانون الوطني لتلك الدولة أن يخطر

الصـــندوق بـــتلك الإجـــراءات، وحينما يتم هذا الإخطار طبقا للشكليات المطلوبـــة مـــن قبل قانون المحكمة المخولة بذلك، وفي الوقت وبالطريقة التـــي يصـــبح فـــيها الصندوق في وضع حقيقي يمكنه من التدخل فعليا باعتـــباره طرفا في الإجراءات القانونية، يصبح أي حكم تصدره المحكمة بـــناء علـــي تلك الإجراءات، بعد أن يصبح نهائيا واجب النفاذ في الدولة التـــي صـــدر فـــيها الحكـــم، ملزما للصندوق، بمعني أن الحقائق وما تم التوصـــل إلـــيه في ذلك الحكم، لا يجوز للصندوق الجدل فيه حتى لو لم يتدخل الصندوق في الإجراءات.

مـــادة (٨):

رهـــنا بمـــراعاة أي قرار يتعلق بالتوزيع المشار إليه في الفقرة (٥) من المادة (٤)، يجري الاعتراف بأي حكم صادر ضد الصندوق من قبل محكمة ذات ولايـــة قضـــائية طبقا للفقرتين (١) و (٢) من المادة (٧) عندما يصبح واجـــب الـــنفاذ في دولة المنشأ، ولا يخضع في تلك الدولة للأشكال العادية للمـــراجعة، ويصبح واجب النفاذ في كل دولة متعاقدة بنفس الشروط الواردة في المادة العاشرة من اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤.

مـــادة (٩): إحلال الحقوق:

١- يكتسب الصندوق فيما يتعلق بأي مبلغ تعويض عن ضرر ناجم عن تلوث وقعـــه الصـــندوق وفقا للفقرة (١) من المادة (٤) من هذه الاتفاقية، عن طـــريق إحـــلال الحقـــوق التي قد يتمتع بها الشخص الذي تم تعويضه بمقتضى اتفاقية المسئولية لعام ١٩٨٤ من المالك أو ضامنه.

٢- لـــيس في هذه الاتفاقية ما يخل بأي حق للصندوق في الالتماس أو إحلال أشـــخاص غير المشار إليهم في الفقرة السابقة، وعلي أية حال لن يكون

حق الصندوق في إحلال هذا الشخص أقل حظا من المؤمن لشخص دفع له تعويضا.

٣- دون الإخـــلال بأيـــة حقوق أخرى في الالتماس أو إحلال الصندوق- إن وجدت- تكتسب دولة متعاقدة أو وكالة عنها تكون قد دفعت تعويضا عن ضـــرر نـــاجم عن تلوث طبقا لأحكام قانون وطني عن طريق إحلال، الحقوق التي قد يتمتع بها الشخص الذي تم تعويضه بموجب هذه الاتفاقية.

مـــادة (١٠) الاشتراكات:

١- تقدر الاشتراكات السنوية في الصندوق فيما يتعلق بكل دولة متعاقد لأي شـــخص تلقي كميات يزيد مجموعها عن ١٥٠,٠٠٠ طن في السنة التقويمية المشار إليها في الفقرة (٢) (أ) أو (ب) من المادة (١٢).

(أ) فـــي الموانـــي أو منشآت المحطات في إقليم تلك الدولة من النفط المقابل للاشتراكات المنقول بحرا إلي تلك الموانى أو منشآت المحطات/ أو.

(ب) فـــي أيـــة منشـــأة تقـــع فـــي إقليم تلك الدولة المتعاقدة من النفط المقابل للاشـــتراكات المـــنقول بحرا وتم تفريغه في ميناء أو منشأة محطة لدولة غـــير مـــتعاقدة، بشرط أن يؤخذ النفط المقابل للاشتراكات بعين الاعتبار استنادا لهذه الفقرة الفرعية عند أول استلام له في دولة متعاقدة بعد تفريغه في الدولة غير المتعاقدة.

٢- (أ) لأغـــراض الفقـــرة (١) أيـــنما تكون كمية النفط المقابل للاشتراكات الـــواردة فـــي إقليم دولة متعاقدة من قبل أي شخص في سنة تقويمية، عندما تجمع مع كمية النفط المقابل للاشتراكات الواردة في نفس الدولة المتعاقدة في تلـــك الســـنة من قبل أي شخص أو أشخاص مشاركين تزيد عن ١٥٠,٠٠٠

طن، يدفع هذا الشخص اشتراكات فيما يتعلق بالكمية الواردة إليه فعلا بغض النظر عن أن تلك الكمية لم تزد عن ١٥٠,٠٠٠ طن.

(ب) يقصد بـ "شخص مشارك" أي كيان فرعي أو يدار بالمشاركة، ويقرر القانون الوطني للدولة المعنية مسألة ما إذا كان الشخص يقع في نطاق هذا التعريف.

مـــادة (١١) ملغاة:

مـــادة (١٢):

١- ولغـــرض تقديـــر مبلغ الاشتراكات السنوية المستحقة- إن وجدت- مع الأخذ في الاعتبار ضرورة الحفاظ علي مبالغ سائلة كافية، تضع الجمعية لكل سنة تقويمية تقديرا علي هيئة ميزانية.

١- المصروفات:

(أ) تكاليف ونفقات إدارة الصندوق في السنة ذات العلاقة، وأي عجز ناتج عن عمليات السنة السابقة.

(ب) المدفوعـــات التـــي يدفعهـــا الصـــندوق في السنة المعنية لتلبية المطالب المستحقة من الصندوق بمقتضى المادة (٤)، بما في ذلك المدفوعات علي القروض السابقة التي أخذها الصندوق لتلبية هذه المطالبات، وإلي حد أن المبلغ الإجمالي لهذه المطالبات، فيما يتعلق بكل حادثة واحدة لا يزيد عن أربعة ملايين وحدة حساب.

(ج) المدفوعـــات التـــي يدفعهـــا الصندوق في السنة المعنية لتلبية المطالبات المستحقة من الصندوق بمقتضى المادة (٤) بما في ذلك المدفوعات علي القروض السابقة التي أخذها الصندوق لتلبية هذه المطالبات، وإلي حد أن المـــبلغ الإجمالي لهذه المطالبات، فيما يتعلق بكل حادثة واحدة يزيد عن أربعة ملايين وحدة حساب.

٢- الدخـــــل:

(أ) الأموال الفائضة من عمليات السنوات السابقة، بما في ذلك أية فوائد.

(ب) الاشتراكات المبدئية التي تدفع خلال السنة.

(ج) الاشتراكات السنوية، إذا طلبت لموازنة الميزانية دون أي دخل آخر.

٢- تقـرر الجمعية المبلغ الإجمالي للاشتراكات التي تحصل، ويقوم المدير بـناء علي ذلك القرار، فيما يتعلق بكل دولة متعاقدة بحساب مبلغ الاشتراك السنوي لكل شخص مشار إليه في المادة (١٠).

(أ) حيـث أن الاشتراك هو لتلبية المدفوعات المشار إليها في الفقرة (١) (١) (أ) و (ب) علي أساس مبلغ محدد لكل طن من النفط المقابل للاشتراكات الواردة إلي الدولة المعنية من قبل هؤلاء الأشخاص خلال السنة التقويمية السابقة/ و.

(ب) حيث أن الاشتراك هو لتلبية المدفوعات المشار إليها في الفقرة (١) (١) (ج) لهذه المادة علي أساس محدد لكل طن من النفط المقابل للاشتراكات الواردة إلي الدولة المعنية من قبل هؤلاء الأشخاص خلال السنة التقويمية السـابقة التـي جرت فيها الحادثة قيد النظر بشرط أن تكون تلك الدولة كانت طرفا في هذه الاتفاقية في تاريخ وقوع الحادثة.

٣- ويجري التوصل إلي المبالغ المشار إليها في الفقرة (٢) أعلاه عن طريق تقسـيم إجمالـي مبلغ الاشتراكات المعنية المطلوبة علي إجمالي مبلغ النفط المقابل للاشتراكات في جميع الدول المتعاقدة في السنة المعنية.

٤- يسـتحق الاشـتراك السـنوي في التاريخ المنصوص عليه في القواعد الداخلية للصندوق، ويجوز للجمعية أن تقرر تاريخا مختلفا للدفع.

٥- يجـــوز للجمعـــية موجب الشروط المنصوص عليها في القواعد الحالية للصـــندوق، القيام بعمليات تحويل بين المبالغ الواردة وفقا للمادة ١٢- ٢ (أ) والمبالغ الواردة وفقا للمادة ١٢- ٢ (ب).

مـــادة (١٣):

١- يحقـــق مبلغ أي اشتراك واجب بمقتضي المادة (١٢) يكون متأخرا فائدة بسعر يحدد وفقا للقواعد الداخلية للصندوق بشرط أن تحدد أسعار مختلفة للظروف المختلفة.

٢- تضـــمن كل دولة متعاقدة أن أي التزام بالمساهمة في الصندوق بموجب هـــذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنفط الوارد إلي إقليم تلك الدولة يجري الإبقاء بـــه وأن تـــتخذ التدابـــير الملائمـــة بموجب قانونها بما في ذلك فرض عقوبات، كلما كان ذلك ضر وريا، وبشرط أن تكون هذه التدابير موجهة فقط ضد الأشخاص الملتزمين بالمساهمة في الصندوق.

٣- عـــندما لا يفـــي شخص مسئول طبقا لأحكام المادتين ١٠، ١٢ بالتزامه بدفـــع اشـــتراكات الصـــندوق فـــيما يتعلق بأي اشتراك أو جزء منه أو متأخرات، يتخذ المدير جميع الإجراءات الملائمة ضد هذا الشخص نيابة عـــن الصندوق بغرض استعادة المبلغ المستحق، ومع ذلك، عندما يتضح عجـــز المســـاهم المقصر عن الدفع أو تدعوا الظروف إلي ذلك، يجوز للجمعـــية بـــناء علـــي توصية المدير. إن تقرر عدم اتخاذ أي إجراء أو مواصلة ضد المساهم.

مـــادة (١٤):

١- يجـــوز لكل دولة متعاقدة في وقت إيداع صكها بالتصديق أو الانضمام أو فـــي أي وقـــت بعد ذلك أن تعلن عن التزاماتها الواجبة وفقا لهذا الاتفاقية

لأي شـــخص مســـئول عن المساهمة في الصندوق طبقا للفقرة (١) من المـــادة (١٠) فـــيما يتعلق بالنفط الوارد إلي إقليم تلك الدولة، ويكون هذا الإعلان كتابيا وتحدد أية التزامات يجري الاضطلاع بها.

٢- وحيـــثما يصـــدر الإعلان بموجب الفقرة (١) قبل بدء نفاذ الاتفاقية طبقا للمـــادة (١٤)، يـــودع الإعـــلان لدي الأمين العام للمنظمة الذي يرسل الإعلان بعد بدء نفاذ الاتفاقية إلي المدير.

٣- أما الإعلان الصادر بمقتضي الفقرة (١) بعد بدء نفاذ الاتفاقية فيودع لدى المدير.

٤- ويجوز للدولة المعنية أن تسحب الإعلان المقدم طبقا لهذه المادة مع تقديم إخطـــار كتابـــي بذلك إلي المدير، ويسري مفعول هذا الإعلان بعد ثلاثة أشهر من تلقي المدير لذلك.

٥- ولأيـــة دولـــة ملـــتزمة بإعلان وفقا لهذه المادة، في حالة اتخاذ إجراءات قانونـــية ضـــدها أمـــام محكمة مختصة فيما يتعلق بأي التزام محدد في الإعلان، التخلي عن أية حصانة يكون من حقها التمسك بها.

مـــادة (١٥): الأشخاص الواجب عليهم المساهمة في الصندوق:

١- تضـــمن كـــل دولة متعاقدة أن أي شخص يتلقي كميات من النفط المقابل للاشـــتراكات في داخل إقليمها وبكميات تجعله مسئولا عن المساهمة في الصـــندوق أن تعلن ذلك في قائمة معدة لذلك، ويقوم المدير بتحديثها طبقا للأحكام التالية.

٢- وللأغـــراض الـــواردة في الفقرة (١) ترسل كل دولة متعاقدة، في الوقت المناسب وبالطريقة المنصوص عليها في اللائحة الداخلية إلي المدير اسم وعنوان أي شخص من المفروض، فيما يتعلق بتلك الدولة، أن يساهم في

الصـــندوق عمـــلا بالمادة (١٠)، وكذلك بيانات عن الكميات التي تتعلق بالـــنفط المقـــابل للاشتراكات الواردة لأي شخص خلال السنة التقويمية السابقة.

٣- ولأغراض التحقق، في أي وقت من الأشخاص الواجب عليهم المساهمة فـــي الصـــندوق، وفقا للفقرة (١) من المادة (١٠)، ولتحديد كميات النفط حيـــثما ينطبق ذلك، التي يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار لأي شخص عند تحديد مبلغ اشتراكه، تعتبر القائمة دليلا علي الحقائق الواردة فيه.

٤- عـــندما لا تفي دولة متعاقدة بالتزاماتها بتقديم المعلومات المشار إليها في الفقرة (٢) إلي المدير وينتج عن ذلك خسارة مالية للصندوق، تصبح تلك الدولـــة المـــتعاقدة مسئولة عن تعويض هذه الخسارة للصندوق، ويجوز للجمعـــية، بـــناء علـــي توصية المدير، أن تقرر ما إذا كان علي الدولة المتعاقدة دفع هذا التعويض.

التنظيم والإدارة

مـــادة (١٦):

للصندوق جمعية وأمانة سر يرأسها مدير الجمعية.

مـــادة (١٧):

تتألف الجمعية من كافة الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية.

مـــادة (١٨):

تكون وظائف الجمعية كما يلي:

١- انـــتخاب رئيســـا ونائبـــي رئيس لها في كل دورة عادية يزاولون مهام مناصبهم حتى الدورة العادية التالية:

٢- تقرر نظامها الداخلي، رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية.

٣- اعتماد لائحتها الداخلية الضرورية لإدارة الصندوق علي نحو ملائم.

٤- تعيين المدير ووضع أحكام بشأن تعيين ما يلزم من موظفين آخرين وتحدد شروط وأحكام تعيين المدير والموظفين الآخرين.

٥- اعتماد الميزانية السنوية وتحديد الاشتراكات السنوية.

٦- تعيين المراجعين والموافقة علي حسابات الصندوق.

٧- الموافقة علي تسويات المطالبات من الصندوق، واتخاذ قرارات فيما يتعلق بتوزيع مبالغ التعويض المتاحة فيما بين المطالبين وفقا للفقرة (٥) من المادة (٤)، وتحديد الشروط والأحكام التي تدفع بموجبها المدفوعات المؤقتة للمطالبات، بغرض ضمان تعويض ضحايا الضرر الناجم عن تلوث في أسرع وقت.

٨- ملغاه.

٩- لإنشاء أية هيئة فرعية مؤقتة أو دائمة ويعتبر من الضروري تحديد اختصاصاتها، وإعطائها السلطة الضرورية لأداء الوظائف المسندة إليها، وعند تعيين أعضاء لمثل هذه الهيئة تحاول الجمعية ضمان تساوي التوزيع الجغرافي للأعضاء، وضمان أن الدول المتعاقدة المتلقية لأكبر كميات من النفط المقابل للاشتراكات، تمثل علي نحو ملائم، ويجوز تطبيق النظام الداخلي للجمعية، مع التعديل المقتضي حسب الأحوال، علي أعمال تلك الهيئة الفرعية.

١٠- تحديد أية دول غير متعاقدة، وأية منظمات حكومية دولية ومنظمات دولية غير حكومية يسمح لها بالمشاركة، دون حق التصويت في اجتماعات الجمعية والهيئات الفرعية.

١١- إعطاء تعليمات للمدير تتعلق بالصندوق والهيئات الفرعية.

١٢- ملغاه.

١٣- الإشراف علي التنفيذ الصحيح للاتفاقية وقراراتها.

١٤- أداء الوظائف الأخرى التي تحدد للجمعية عملا بالاتفاقية أو الضرورية لتشغيل الصندوق علي نحو ملائم.

مـــادة (١٩):

١- تعقد الدورات العادية للجمعية مرة كل سنة تقويمية بناء علي دعوى المدير.

٢- يطالب المدير بعقد دورات استثنائية للجمعية بناء علي طلب ثلث أعضاء الجمعـــية علـــي الأقل، ويجوز أن تعقد بناء علي مبادرة من المدير بعد التشـــاور مع رئيس الجمعية، ويرسل المدير إلي الأعضاء، إخطار لعقد هذه الدورات مدته ثلاثين يوما علي الأقل.

مـــادة (٢٠):

تشكل أغلبية الجمعية النصاب القانوني لاجتماعاتها.

المواد من ١٢ إلي ٢٧ من اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ ملغاه.

الأمانة (السكرتارية):

مـــادة (٢٨):

١- تتألف الأمانة من المدير وغيره من الموظفين المطلوبين لإدارة الصندوق.

٢- المدير هو الممثل القانوني للصندوق.

مـادة (٢٩):

١- المديـــر هـــو الموظـــف الإداري الرئيسي للصندوق، ويؤدي بناء علي التعلـــيمات التي تعطيها له الجمعية، الوظائف التي تعينها له هذه الاتفاقية والقواعد الداخلية للصندوق والجمعية.

٢- يقوم المدير علي نحو خاص:

(أ) يتعين الموظفين المطلوبين لإدارة الصندوق.

(ب) باتخاذ كافة التدابير الملائمة بغرض إدارة موجودات الصندوق علي نحو ملائم.

(ج) يجمع الاشتراكات المستحقة بموجب هذه الاتفاقية بينما يلاحظ بصورة خاصة أحكام الفقرة (٣) من المادة (١٣).

(د) يتناول للحد الضروري المطالبات من الصندوق والقيام بالوظائف الأخرى للصندوق، واستخدام خدمات الخبراء القانونيين والماليين وغيرهم.

(هـ) اتخاذ كافة التدابير الملائمة لتناول المطالبات من الصندوق في الحدود والشروط الواردة في اللائحة الداخلية بما في ذلك التسويات النهائية للمطالبات دون موافقة مسبقة من الجمعية حيث تنص اللائحة علي ذلك.

(و) إعداد البيانات المالية وتقديرات الميزانية لكل سنة تقويمية وتقديمها إلي الجمعية.

(ز) يعد، التشاور مع رئيس الجمعية، وينشر تقريرا عن أوجه نشاط الصندوق خلال السنة التقويمية السابقة.

(ح) إعداد وجمع وتعميم الأوراق والوثائق وجداول العمل والمضابط والمعلومات المطلوبة لعمل الجمعية والهيئات الفرعية.

مادة (٣٠):

لا يجوز للمدير والموظفين والخبراء الذين يعينهم عند قيامهم بأداء واجباتهم أن يتلمسوا أو يتلقوا تعليمات من أية حكومة أو سلطة خارج الصندوق، وعليهم الامتناع عن أي عمل قد ينعكس علي وضعهم باعتبارهم موظفين دوليين، وتتعهد كل دولة متعاقدة من جانبها باحترام الطابع الدولي الخاص لمسئوليات المدير والعاملين الذين يعينهم وألا يسعي إلي التأثير عليهم عند الاضطلاع بمسئولياتهم.

المسائل المالية

مـــادة (٣١):

١- تتحمل كل دولة متعاقدة مرتبات ونفقات سفر وأية نفقات أخرى لأعضاء وفدها لحضور اجتماعات الجمعية وممثليها في الهيئات الفرعية.

التصويت

مـــادة (٣٢):

تنطبق الأحكام التالية علي التصويت في الجمعية:

(أ) لكل عضو من الأعضاء صوت واحد.

(ب) مـــا لـــم يـــنص علي خلاف ذلك في المادة (٣٣) تتخذ قرارات الجمعية بأغلبية أصوات الحاضرين الذين يقومون بالتصويت.

(ج) وبالنســـبة للقرارات اللازم لها أغلبية ثلاثة أرباع أو ثلثي الأصوات تتخذ القـــرارات بأغلبـــية ثلاثـــة أرباع أو ثلثي أصوات الأعضاء الحاضرين حسب مقتضى الحال.

(د) ولأغـــراض الاتفاقـــية فـــإن عبارة "الأعضاء الحاضرين الذين يقومون بالتصـــويت" ســـلبا أو إيجابا، أما الأعضاء الذين يمتنعون عن التصويت بحكمهم حكم من لم يصوت.

مـــادة (٣٣):

تتطلب القرارات التالية أغلبية ثلثي الأصوات:

(أ) قـــرار بموجـــب الفقـــرة (٣) من المادة (١٣) بعدم اتخاذ أو مواصلة أي إجراء ضد مساهم.

(ب) تعين المدير بموجب الفقرة (٤) من المادة (١٨).

(ج) إنشـــاء هيـــئات فرعـــية، بمقتضى الفقرة (٩) من المادة (١٨) والمسائل المتعلقة بهذا الإنشاء.

مـــادة (٣٤):

١- يتمـــتع الصندوق وموجوداته ودخله بما في ذلك الاشتراكات والممتلكات الأخرى في جميع الدول المتعاقدة بالإعفاء من الضرائب المباشرة.

٢- وعندما يقوم الصندوق بعمليات شراء لممتلكات ذات قيمة منقولة أو غير مـــنقولة، أو قـــام بتنفـــيذ أعمال مهمة ضرورية لممارسة أوجه نشاطه الرســـمية وتشـــمل التكالـــيف ضـــرائب غير مباشرة أو ضرائب علي المبيعات، تتخذ حكومة الدولة العضو، كلما كان ذلك ممكنا، تدابير ملائمة لإعادة أو تسديد مبالغ هذه الرسوم أو الضرائب.

٣- ولا يمـــنح الإعفـــاء فـــي حالـــة الرسوم والضرائب التي تشكل مجرد مدفوعات لخدمات المرافق العامة.

٤- يتمتع الصندوق بالإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب الأخري المتعلقة بأصناف مستوردة أو مصدرة من قبل أو نيابة عنه للاستعمال الرسمي.

ولا تحـــول بناء علي ذلك الأصناف المستورد كعوض أو بلا مقابل في إقليم البلد الذي استوردت إليه ما لم تكن علي أساس شروط توافق عليها حكومة ذلك البلد.

٥- يخـــض الأشخاص المساهمين في الصندوق وضحايا ملاك السفن الذين يـــتلقون تعويضا من الصندوق للتشريعات المالية للدولة التي يدفعون لها ضرائب، ولا يمنحوا إعفاء خاصا أو مزايا أخرى في هذا الصدد.

٦- لا يتاح معلومات تتعلق بالمساهمين الأفراد الموردين لغرض هذه الاتفاقية خـــارج الصندوق ما لم تكن ضرورية بصورة محدودة لتمكن الصندوق من القيام بوظائفه بما في ذلك رفع دعاوي قانونية عنها.

٧- تخـــول الـــدول المـــتعاقدة مستقلة عن النظم الحالية أو المستقبلة المتعلقة بالعملـــة وعمليات التحويل، تحويل ودفع أي اشتراك إلي الصندوق وأي تعويض يدفعه الصندوق دون أي قيد.

أحكـــام انتقالية

مـــادة (٣٥):

لا يجوز التقدم بمطالبات للتعويض من الصندوق بمقتضى المادة (٤) الناشئة عن حوادث تجري بعد تاريخ بدء نفاذ الاتفاقية قبل اليوم العشرين بعد المائة من ذلك التاريخ.

مـــادة (٣٦):

يدعـــو الأمين العام للمنظمة لعقد أول دورة للجمعية، تعقد الدورة في أقـــرب وقت ممكن بعد نفاذ هذه الاتفاقية وعلي أية حال في مدة لا تزيد عن ثلاثين يوما بعد بدء هذا النفاذ.

مـــادة (٣٦) مكرر:

تطـــبق الأحكام الانتقالية التالية خلال الفترة التي يشار إليها فيما بعد بالفترة الانتقالية، التي تبدأ من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية وتنتهي في التاريخ الـــذي يسري فيه فعول عمليات الانسحاب المنصوص عليها في المادة (٣١) من بروتوكول عام ١٩٨٤ لتعديل اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١.

(أ) عـــند تطبيق الفقرة ١ (أ) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية تتضمن الإشارة إلـــي اتفاقـــية المســـئولية لعام ١٩٨٤ الإشارة إلي الاتفاقية الدولية بشأن المســـئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام ١٩٦٩،

سبـواء في نصها الأصلي أو كما عدلت ببروتوكول عام ١٩٧١ "المشار إلـيها فـي هـذه المادة ب" اتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩ وكذلك اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١.

(ب) حيـنما تسبب حادثة ضررا ينجم عنه تلوث في نطاق هذه الاتفاقية، يدفع الصندوق تعويضا لأي شخص يعاني من الضرر الناجم عن التلوث فقط / و / أو إلـي الحـد الأدني الذي لا يستطيع فيه الحصول علي تعويض كـامل وكـاف للضـرر بمقتضي اتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩ واتفاقية المسـئولية لعام ١٩٨٤، بشرط أنه فيما يتعلق بالضرر الناجم عن التلوث فـي نطـاق هذه الاتفاقية والمتعلق بطرف في هذه الاتفاقية، ولكن ليس طـرفا فـي اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، يدفع الصندوق تعويضا لأي شـخص يعاني من ضرر ناجم عن تلوث فقط وإلي حد، كما لو أن هذا الشـخص لا يسـتطيع الحصـول علي تعويض كامل وكاف لو أن هذه الدولة كانت طرفا في كل الاتفاقيات الواردة أعلاه.

(ج) عـند تطبيق المادة (٤) من هذه الاتفاقية تشمل أيضا المبلغ الواجب أخذه بعيـن الاعتـبار، عـند تحديـد المـبلغ الإجمالي للتعويض الذي يدفعه الصـندوق، مبلغ التعويض الفعلي المدفوع بمقتضي اتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩. إن وجد، ومبلغ التعويض المدفوع فعلا أو المفروض أنه قد دفع وفقا لاتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١.

(د) تطـبق أيضـا الفقرة (١) من المادة (٩) لهذه الاتفاقية علي الحقوق المتمتع بها وفقا لاتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩.

مـادة (٣٦) مكرر ثالثا:

بغض النظر عن أحكام هذه الاتفاقية، تطبق الأحكام التالية علي إدارة الصـندوق خلال الفترة التي يكون فيها كل من اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ وهذه الاتفاقية سارية المفعول.

(أ) يجـــوز أن تقدم أيضا أمانة الصندوق، المنشأ من قبل اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ والمشـــار إليها فيما بعد "صندوق عام ١٩٧١" التي يرأسها المدير بوظيفة الأمانة ومدير الصندوق.

(ب) وإذا قامت الأمانة ومدير صندوق عام ١٩٧١ أيضا، وفقا للفقرة الفرعية (أ)، بوظـــيفة الأمانة ومدير الصندوق، يمثل الصندوق في حالة تعارض المصالح بين صندوق عام ١٩٧١ والصندوق رئيس جمعية الصندوق.

(ج) لا يعتـــبر المديـــر والموظفـــون والخبراء الذين يعينهم، عند أدائهم لواجباتهم بمقتضـــى هذه الاتفاقية واتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، أنهم يعارضون أحكام المادة (٣٠) من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتأديتهم لواجباتهم بمقتضى هذه المادة.

(د) تحـــاول جمعـــية الصندوق ألا تتخذ قرارات تتعارض مع القرارات التي اتخذتها جمعية الصندوق لعام ١٩٧١. وإذا نشأت خلافات في الرأي فيما يتعلق بقضايا إدارية مشتركة، تحاول جمعية الصندوق التوصل إلي اتفاق فـــي الـــرأي مـــع جمعية الصندوق لعام ١٩٧١، بروح يسودها التعاون المتبادل والأهداف المشتركة لكل من المنظمتين.

(هـ) ويجوز للصندوق أن يخلف حقوق والتزامات وموجودات صندوق عام ١٩٧١ إذا قررت ذلك جمعية الصندوق لعام ١٩٧١، وفقا للفقرة (٢) من المادة (٤٤) لاتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١.

(و) يسدد الصندوق إلي صندوق عام ١٩٧١ جميع التكاليف والمصروفات الناجمة عن الخدمات الإدارية التي أداها صندوق عام ١٩٧١ نيابة عن الصندوق.

مادة (٣٦) مكرر رابعا:

المواد الختامية:

تكون المواد الختامية لهذه الاتفاقية هي المواد من ٢٨ إلي ٣٩ من بروتوكول عـــام ١٩٨٤ لـــتعديل اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، ويقصد بالإشارات إلي الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية الإشارات إلي الدول المتعاقدة في ذلك البروتوكول.

الباب الرابع عشر

١ – التصـــادم بيـــن الســـفن COLLISION (اتفاقية بروكسل ١٩٥٢) تطبق أحكام هذه الاتفاقية علي:

١– حوادث التصادم التي تقه بين سفن أعالي البحار.

٢– حـــوادث التصـــادم التـــي تقع بين سفن أعالي البحار والسفن والوحدات البحرية التي تعمل في المياه الداخلية.

٣– الأضـــرار التـــي تحدثهـــا ســـفينة لأخرى أو للممتلكات أو الأشخاص الموجوديـــن علـــي ظهر تلك السفينة نتيجة الإهمال في اتخاذ إجراء أو اتخاذ إجراء نتج عنه هذه الأضرار.

أو بســـبب مخالفـــة القواعـــد الدولية أو المحلية، وذلك حتى ولم تحدث حالة تصادم.لا تطبق أحكام هذه الاتفاقية علي المطالبات المتعلقة بعقود نقل أو أية عقود أخرى.

مكان إقـــامة الدعاوى:

يجـــوز رفـــع الدعـــاوى المتعلقة بالتصادم أمام المحاكم أو الجهات القضائية التالية:

١– المحكمة التي تقع في مكان إقامة أو مركز تجارة المدعي عليه/ أو.

٢– المحكمـــة التـــي تقع في المكان الذي تم فيه الحجز علي السفينة المدعي علـــيها أو أيـــة ســـفينة تابعـــة للمدعـــي عليه إذا كان من الجائز قانونا احتجازها/ أو.

٣– المكان الذي كان من الممكن توقيع الحجز فيه وقدم المدعي عليه كفالة أو ضمان آخر/ أو.

٤- مكان حدوث التصادم إذا وقع ضمن حدود الميناء أو المياه الداخلية لدولة.

إقـــامة الدعوى:

١- يجـــوز لكـــل من له مصلحة أن يقيم دعواه أمام أي من المحاكم السابق ذكرها، ولكن لا يجوز رفع دعوى أخرى علي نفس المدعي عليه وعلي أساس الوقائع ذاتها أمام محكمة أخرى ما لم يتنازل عن الدعوى الأولى.

٢- يجـــوز للخصوم الاتفاق علي إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يختارونها أو عرض النزاع علي التحكيم.

٣- الدعـــاوى المضـــادة الخاصة بنفس حالة التصادم تقام أمام المحكمة التي تنظر الدعوى الأصلية.

٤- فـــي حالـــة تعدد المدعين يجوز لأي منهم أن يقيم دعوى في نفس حالة التصادم أمام المحكمة المعروضة عليها الحالة.

٥- فـــي حالات التصادم التي يشترك فيها أكثر من سفينة فإنه يجوز للمحكمة أو الجهـــة القضـــائية المعروضـــة أمامها الدعوى الأصلية أن تنظر في الحالات الأخرى المتعلقة بنفس حالة التصادم.

٦- إذا كـــان جميع الأطراف المتنازعة من رعايا دولة واحدة تنظر الدعوى أمام محاكم هذه الدولة.

٧- فـــي حـــالات التصـــادم أو الحوادث الملاحية الأخرى التي تشتمل علي جريمة أو مسئولية نظامية للربان أو أي شخص آخر يعمل علي السفينة، فـــإن الـــنظر فـــي الجرائم أو المخالفات النظامية يكون من اختصاص السلطات القضائية للدولة التي ترفع السفينة علمها وقت الحادث.

وفي هذه الحالة لا يجوز- إصدار أوامر اعتقال أو احتجاز للسفينة- حتى لو بغرض التحقيق- إلا بمعرفة السلطات التي ترفع السفينة علمها.

٨- يحـــال ربـــان السفينة وضباطها إلي محاكم الدولة التي ترفع السفينة علمها أو إلي الدولة التي أصدرت لهم شهادات الأهلية في حالة طلب سحب شهادات الأهلية كعقوبة.

٩- جمـــيع حالات التصادم والحوادث الملاحية الأخرى التي تقع داخل حدود المياه الإقليمية أو الموانى تعرض علي الجهة القضائية للدولة التي حدثت بها.

تحديد نسبة الخطـأ:

١- إذا نشـــأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسبابه تتحمل كل سفينة ما يصيبها من أضرار.

ويســـري ذلك علي الحالات التي تكون فيها إحدى السفينتين راسيتين علي المخطاف أو علي الرصيف وقت وقوع الحادث.

٢- إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن تكون هذه السفينة ملزمة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم.

٣- إذا كان الخطأ مشتركا قدرت مسئولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع منها.

وإذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة، أو إذا تبين أن أخطائهما متعادلة، توزع المسئولية بينهما بالتساوي.

٤- تســـأل السفن المشتركة في الخطأ عن الأضرار التي تحدث للبضائع أو مهمات أو ممتلكات الطاقم أو الركاب الموجودين علي تلك السفن بنســـبة خطـــأ كل منها كما تسأل عن الأضرار التي تحدث للطرف الثالث بنفس نسبة الخطأ التي ارتكبته كل منها.

٥- إذا ترتـــب عـــن التصادم حالات وفاه أو إصابات للأشخاص تسأل السفن المشـــتركة في الخطأ بالتضامن في التعويض عن الوفاة أو الإصابة بنسبة

خطأ كل منها ويكون للسفينة التي تدع أكثر من حصتها الحق في الرجوع علي الأطراف الأخرى بنسبة خطأ كل منها.

٦- تحـــدد نســـبة الخطأ لكل سفينة مشتركة في حادث تصادم المحكمة المختصة في الدولة التي حدثت بها التصادم.

٧- تترتـــب المسئولية المذكورة في هذه الاتفاقية إذا وقع التصادم نتيجة خطأ المرشد حتى لو كان الإرشاد إجباريا.

المطالبة بالتعويض:

١- لا يـــتوقف حـــق المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة وعن حوادث التصادم علي تقديم احتجاج بحري أو أية إجراءات شكلية أخرى.

٢- لا يفترض خطأ فيما يتعلق بالمسئولية الناشئة عن التصادم.

المهلة القانونية:

١- تتقض دعاوي التعويض الناشئة عن التصادم بعد مضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث.

٢- الفـــترة التـــي يـــتم خلالها الرجوع علي الأطراف المشتركة في الخطأ للحصول علي النسبة المقررة هي سنة واحدة من تاريخ الدفع.

٣- يـــتوقف الـــتقادم المنصـــوص عليه في المادتين السابقتين في حالة تعذر احتجاز السفينة المدعي عليها في مكان عمل أو إقامة المدعي.

واجبات ربان السفينة في حالة حدوث تصادم:

١- يجـــب علـــي ربان كل سفينة من السفن التي وقع بينهما تصادم أن يقدم المساعدة إلي السفينة الأخرى وبحارتها والمسافرين عليها بقدر استطاعته في حدود عدم تعريض سفينته للخطر.

٢- علـــي الربان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها واسم الميناء القادمة منها والميناء المتجهة إليها.

تطبيق أحكام هذه الاتفاقية:

لا تطـــبق أحكام هذه الاتفاقية علي السفن الحربية أو السفن المملوكة للدولة والتي لا تعمل بالتجارة.

٢- المساعدة والإنقاذ ASSISTANCE AND SALVAGE

(اتفاقية بروكسل ١٩٦٧)

التـطبيق:

تسري أحكام هذه الاتفاقية علي أعمال المساعدة والإنقاذ التي تتم:

١- بين سفن أعالي البحار التي تكون في خطر وكذلك لأي شئ موجود عليها.

٢- بين سفن أعالي البحار وسفن الملاحة الداخلية أو العكس.

٣- تسري أحكام هذه الاتفاقية علي أجور النولون والنقود المنقولة.

٤- لا يجـــوز التمييـــز بين حالات المساعدة والإنقاذ، ودون أي اعتبار للمياه التي تقدم فيها هذه الخدمات.

استحقاق المكافأة:

١- كـــل عمـــل من أعمال الإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة إذا أدي إلي نتيجة نافعة.

٢- لا تســـتحق أيـــة مكافـــأة إذا لم ينتج عن تقديم المساعدة أية منفعة No CURE NO PAY .

٣- لا يجوز في جميع الأحوال أن تتجاوز قيمة المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت.

٤- تستحق المكافأة لو تمت عملية المساعدة والإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد أو لشركة واحدة.

٥- لا يستحق الأشخاص الذين ساهموا في أعمال المساعدة والإنقاذ أية مكافأة، إذا كانت السفينة التي قدمت إليها المساعدة قد منعتهم من تقديم المعونة صراحة ولسبب معقول.

٦- لا تستحق السفينة القاطرة مكافأة عن المساعدة أو الإنقاذ من السفينة التي تقطرها أو عن بضائعها، عدا، في الحالات التي تكون السفينة القاطرة قد قدمت خدمات استثنائية لا تدخل ضمن شروط عقد القطر.

٧- يستحق ربان السفينة وطاقمها نسبة من المكافأة التي تحصل عليها السفينة من عمليات المساعدة والإنقاذ (لا تقل عن ٢٥% من المكافأة) طبقا لقانون الدولة أو حسب ما تقرر المحكمة المختصة.

٨- لا تستحق مكافأة عن إنقاذ الأرواح.

ويجوز حصول الذين قاموا بعمليات إنقاذ الأرواح علي نسبة من المكافأة الخاصة بإنقاذ السفينة وبضائعها طبقا لما تقرره المحكمة المختصة علي أساس المجهود الذي بذل والخسائر التي يكون قد تكبدها المنقذ في سبيل ذلك.

تحديد قيمة المكافأة:

١- تحدد قيمة المكافأة بالاتفاق بين الأطراف وفي حالة عدم التوصل إلي اتفاق، تحال إلي القضاء لتحديد قيمة المكافأة.

٢- يجوز للجهة القضائية المختصة بناء علي طلب أحد الطرفين إبطال أو تعديل كل اتفاق علي مساعدة أو إنقاذ تم وقت الخطر وتحت تأثيره، إذا وجدت أن شروط الاتفاق غير عادلة.

٣- وفي جميع الأحوال يجوز للجهة القضائية المختصة بناء علي طل ذوي الشأن إبطال أو تعديل اتفاق المساعدة أو الإنقاذ إذا تبين أن موافقة أحد الأطراف قد تمت

بطريق الغش أو التدليس أو أن المكافأة مبالغ فيها زيادة أو نقصا بحيث لا تتناسب مع الخدمات التي أديت.

٤- تراعي الجهة القضائية المختصة عند تحديد قيمة المكافأة الظروف التالية:

(١) مقدار الفائدة التي نتجت عن الإنقاذ.

(٢) الجهود التي بذلها المنقذون.

(٣) مقدار الخطر الذي تعرضت له السفينة التي أنقذت وركابها وطاقمها وشحنتها.

(٤) مقدار الخطر الذي تعرض له الذين قاموا بعملية الإنقاذ والوقت الذي استغرقته عملية الإنقاذ.

(٥) المصاريف والأضرار ومخاطر المسئولية والمخاطر الأخرى التي تكبدها المنقذون.

(٦) قيمة الممتلكات التي تعرضت للخطر نتيجة تخصيص سفينة للقائمين بعملية الإنقاذ- إن وجدت- لأغراض الإنقاذ.

(٧) قيمة الممتلكات التي أنقذت.

٥- علي الجهة القضائية المختصة أن تراعي الظروف المنصوص عليها في الفقرة السابقة عند تحديد نسبة ربان السفينة وطاقمها من مكافأة الإنقاذ.

٦- يجوز للجهة القضائية المختصة أن تأمر بإلغاء مكافأة المنقذين أو تخفضها إذا تبين لها أن المنقذين قد ارتكبوا أخطاء من شأنها أن تجعل المساعدة أو الإنقاذ لازمين، أو إذا تبين لها أنهم قاموا بأعمال سرقة أو إخفاء أشياء أو غير ذلك من أعمال الغش.

المهلة القانونية:

١- تتقضي المهلة القانونية للمطالبة بالمكافأة عن المساعدة والإنقاذ بعد مضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه الأعمال.

٢- يوقف التقادم إذا تعذر احتجاز السفينة التي قدمت إليها المساعدة في موانئ الدول التي يقيم فيها المدعي أو بها محل عمله.

السفن الحربية:

١- تستحق المكافأة عن أعمال المساعدة أو الإنقاذ التي تقدم من أو إلي السفن الحربية أو السفن المملوكة للدولة أو المؤجرة للدولة.

٢- دعاوي المطالبة بالمكافأة عن أعمال المساعدة والإنقاذ للسفن الحربية أو السفن المملوكة للدولة ترفع أمام محاكم أو الجهات القضائية لتلك الدولة.

المساعدة الإجبارية:

١- يجب علي كل ربان سفينة في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها للخطر أن يقدم المساعدة لكل شخص معرض لخطر الهلاك في البحر حتى وإن كان من الأعداء.

٢- تنص قوانين كل دولة علي العقوبة التي توقع علي الربان في حالة ثبوت مخالفته للفقرة الأولى، ولا يتحمل مالك السفينة أو مجهزها أية مسئولية قبل الغير بسبب هذه المخالفة.

٣- حصانة السفن المملوكة للدولة (بروكسل (١٩٣٤)

التطبيق:

١- تخضع السفن المملوكة للدولة، أو التي تقوم بتشغيلها والبضائع المملوكة لها، وكذلك البضائع والركاب المنقولين علي سفن تملكها الدولة، وكمل تخضع الدولة التي تمتلك أو تشغل هذه السفن أو تمتلك هذه البضاعة، فيما يتعلق بالمطالبات الناشئة عن تشغيل تلك السفن أو ما يتعلق بنقل تلك البضاعة، لنفس قواعد المسئولية والالتزامات التي تطبق علي السفن والبضاعة والمعدات المملوكة للأفراد.

كمـــا تطـــبع عليها أيضا نفس قواعد المسئولية والالتزامات والإجراءات وجهة التقاضي التي تطبق علي ملاك السفن الآخرين والبضائع الخاصة بالأفراد.

٢- السفن التي تشملها الحصانة:

(١) السفن الحربية.

(٢) يخوت النزهة المملوكة للدولة.

(٣) سفن الحراسة.

(٤) سفن المستشفيات.

(٥) السفن المساعدة التابعة للأسطول البحري.

(٦) سفن التموين والسفن الأخرى المملوكة للدولة وتقوم بتشغيلها بالكامل في خدمات حكومية وغير تجارية وقت نشوء المطالبة.

وهـــذه السفن لا تخضع للاستيلاء أو الضبط أو الاحتجاز بموجب إجراء قضائي أو أي إجراء مشابه.

المحاكم المختصة:

٣- يجوز لأي مطالب بحقوق علي السفن التي تمتلكها أو تشغلها الدولة، أو علـــي بضائع مملوكة للدولة منقولة علي سفن مملوكة للدولة، أن يقيم دعواه أمام محاكم تلك الدولة في الحالات التالية:

(أ) المطالبات الناشئة عن التصادم أو الحوادث الملاحية.

(ب) المطالبات الناشئة عن الإنقاذ أو ما يشابه الإنقاذ.

(ج) المطالبات المتعلقة بالخسائر (العوارية) العامة.

(د) المطالبات المتعلقة بالإصلاح أو توريدات أو عقود متعلقة بالسفينة.

٤- البضـــائع المملوكة للدولة والمنقولة علي سفن تجارية من أجل الحكومة ولأغـــراض غير تجارية، لا يجوز أن تخضع للاستيلاء أو القبض عليها أو احتجازها بموجب إجراء قضائي أو أي إجراء آخر.

٥- يجوز للدولة الاستفادة من جميع الشروط المتعلقة بقصر حدود المسئولية التي تطبق علي السفن المملوكة للأفراد وملاكها.

٦- إذا قـــام لدى المحكمة شك في الصفة الحكومية الغير تجارية للسفينة أو البضـــاعة. فـــإن شهادة موقعة من الممثل الدبلوماسي لتلك الدولة التي تعود إلـــيها السفينة أو البضاعة ترسل إلي المحكمة التي تنظر الدعوى عن طريق حكومـــة تلك الدولة، تؤخذ كدليل قاطع بأن السفينة أو البضاعة تنطبق عليها الصفة الحكومية.

وذلـــك بغـــرض رفـــع الحجز أو الضبط أو الاحتجاز المنفذ عليها بموجب إجراءات قانونية.

٤- القطر البحري TIWING

تعـــاريف:

القطر: هي أي عملية تتضمن دفع سفينة أو سحبها أو تحريكها.

القاطرة: كل سفينة أو وحدة بحرية جري تصميمها لتقوم بأعمال القطر.

السفينة المقطورة: كل سفينة أو وحدة بحرية تقوم القاطرة بقطرها.

فترة القطر:

١- تـــبدأ فـــترة القطر من اللحظة التي تكون فيها القاطرة علي استعداد لتلقي الأوامـــر من السفينة لالتقاط أحبال القطر/ أو منذ اللحظة التي يمرر فيها حبل القطر إلي القاطرة أيهما يحدث أولا.

٢- تنتهـــي فـــترة القطر منذ اللحظة التي يصدر الأمر من السفينة المقطورة لحـــل أحـــبال القطر أو الانتهاء من سحب الأحبال أو فصل حبل القطر، وابتعاد القاطرة عن السفينة بأمان أيهما يحدث أولا.

مسئولية كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة:

٣- لا تشمل خدمات القطر، العمليات التي تقع ضمن نقل البضائع عن طريق البحر، أو تقع ضمن عمليات الإنقاذ.

٤- تســـأل كـــل مـــن السفينة المقطورة والقاطرة بالتضامن فيما بينهما عن الأضـــرار التـــي تلحق بالغير أثناء عملية القطر. وتوزع المسئولية بين السفينة المقطورة والقاطرة حسب جسامة الخطأ الذي وقع من كل منهما.

٥- تكون السفينة القاطرة مسئولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة، إلا إذا ثبـــت أن الضرر نشأ عن حادث مفاجئ، أو عيب ذاتي في السفينة أو خطأ من ربانها.

٦- لا تســـأل السفينة المقطورة عن الضرر الذي يلحق بالقاطرة إلا إذا كانت سببا في إحداث هذا الخطر.

٧- إذا تعرضـــت السفينة المقطورة أثناء عملية القطر لأخطار غير متوقعة، وأصـــبحت في خطر، وجب علي القاطرة تقديم جميع المساعدة الممكنة، وفي هذه الحالة يجوز للسفينة القاطرة المطالبة بأتعاب إنقاذ.

عقد القطر:

١- يحـــدد عقـــد القطـــر الشروط التي يلتزم بها كل من مالك القاطرة ومالك السفينة المقطورة.

٢- عقد القطر هو عقد يتعهد فيه مالك القاطرة بتقديم خدمة قطر لقطر سفينة/ وحـــدة بحـــرية من مكان لآخر، وأي فشل في تقديم هذه الخدمة يستحق مالك السفينة التعويض من مالك القاطرة.

ويجـــب أن تكـــون القاطرة معدة ومناسبة للقيام بعملية القاطرة علي الوجه المناسب وأن يكون طاقمها مدرب علي عملية القطر.

المهلة القانونية للدعاوى:

لا تســـمع الدعاوي المتعلقة بالقطر أو بأي ضرر أو إصابة أو وفاه تلحـــق بالغـــير، بعـــد مضـــي سنتين من تاريخ وقوع الضرر أو الهلاك أو الإصـــابة أو الوفـــاة، أو مـــن تاريخ الإخلال بشروط عقد القطر إذا كانت الدعوى متعلقة بعقد القطر.

٥- احتجاز السفن (اتفاقية بروكسل ١٩٥٢) (الحجز التحفظي) ARREST

١- الحجز التحفظي يشمل احتجاز السفينة بموجب إجراءات قضائية لضامن دين بحري ولا يشمل القبض لتنفيذ حكم قضائي.

٢- ينشأ الدين البحري عن أي مما يأتي:

(١) التلف الذي يحدث للسفينة نتيجة عن تصادم أو خلافه.

(٢) فقـــد الأرواح أو إصابة الأشخاص بسبب السفينة أو بسبب متعلق بتشغيل السفينة.

(٣) الإنقاذ.

(٤) العقـــود الخاصة باستخدام أو استئجار السفينة سواء كانت عقود مشارطة أو خلافه.

(٥) العقود الخاصة بنقل البضائع في أي سفينة سواء بعقد مشارطة أو خلافه.

(٦) الفقد أو التلف الذي يحدث للبضاعة أو الأمتعة المنقولة بواسطة السفينة.

(٧) الخسائر العامة (العواريات العامة).

(٨) الاقتراض بضمان السفينة.

(٩) القطر.

(١٠) الإرشاد.

(١١) البضائع والمواد التي تزودت بها السفينة في أي مكان لأجل تشغيلها أو صيانتها.

(١٢) الإصلاحات التي تجري ببدن السفينة أو معداتها.

(١٣) أجور ورسوم الموانى والأحواض.

(١٤) أجور الربان، والضباط، والبحارة.

(١٥) المصاريف التي أنفقها الربان وتشمل المصاريف المدفوعة بواسطة الشاحنين أو المستأجرين أو الوكلاء نيابة عن السفينة أو مالكها.

(١٦) المنازعات علي حقوق في السفينة أو ملكيتها.

(١٧) المنازعات بين ملاك سفينة من ملكيتها أو حق تشغيلها أو الحصول علي عائداتها.

(١٨) الرهن والضمانات علي السفينة.

الحجز علي السفينة مقابل دين بحري:

٣- يمكن احتجاز السفينة ضمن حدود سيادة أي دولة فيما يتعلق بدين بحري وليس لأي دين آخر.

٤- كل من يتمسك بأحد الديون البحرية المذكورة سابقة يحق له أن يحجز علي السفينة التي يتعلق بها الدين أو علي سفينة أخرى يمتلكها المدين إذا كانت هذه السفينة مملوكة له وقت نشوء الدين حتى لو كانت السفينة متأهبة للسفر. ومع ذلك لا يجوز الحجز إلا علي السفينة التي يتعلق بها الدين في الحالات التالية:

(أ) المنازعات في حقوق ملكية السفينة.

(ب) المنازعات بين ملاك السفينة علي الشيوع في ملكيتها أو حيازتها أو عائداتها.

(ج) رهن السفينة.

٥- لا يجوز توقيع الحجز علي سفينة أو طلب كفالة أو أي ضمان آخر لنفس الديـــن ونفـــس الدائـــن أكثر من مرة أمام محكمة الدولة بمعني إذا احتجزت الســـفينة بأمر المحكمة في الدولة ثم أخلي سبيلها بعد دفع ضمان أو أي شئ آخـــر فإنه لا يجوز احتجاز السفينة مرة أخرى أمام محكمة أخرى في نفس الدولة- لمنع تهديد السفينة بالاحتجاز وتعطيل الأعمال التجارية للسفينة- ما لـــم تكـــن الكفالة أو الضمان قد انتهي مفعولها أو نشأ من الأسباب القوية ما يدعو إلي إعادة الحجز عليها.

٦- إذا كانـــت الســـفينة مســـتأجرة عارية وكان مستأجرها مسئولا عن دين بحـــري يجـــوز للدائن توقيع الحجز علي هذه السفينة/ أو. أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر.

ولكـــنه لا يجوز الحجز علي أية سفينة أخرى مملوكة لمالك السفينة المؤجرة بمقتضى هذا الدين البحري.

ويســـري ذلـــك في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة (مستأجرها عارية) مسئولا عن دين بحري يتعلق بهذه السفينة.

٧- يجوز للمحكمة أن تأمر برفع الحجز عن السفينة أو تفرج عنها إذا قدمت كفالة مالية أو أي ضمان آخر إلا في الحالات التالية.

(١) المنازعات في حقوق ملكية السفينة.

(٢) المنازعات بين المالكين علي الشيوع في حقوق ملكية السفينة أو حيازتها أو عائداتها.

ويجـــوز للمحكمـــة فـــي تلك الحالتين إن تأذن للشخص الحائز علي الســـفينة أن يستمر في تشغيلها إذا قدم ضمانا ماليا أو أي ضمان آخر أو أن تسمح له باستمرار إدارة أعمال السفينة خلال فترة احتجازها.

وتحدد المحكمة قيمة الضمان المناسب إذا فشلت الأطراف المتنازعة في الاتفاق عليه.

٨- لا يجـوز أن يفسر طلب الإفراج عن السفينة أو رفع الحجز عنها مقابل الضـمان علـي أنه اعتراف من مالك السفينة بالمسئولية أو التنازل عن حقوقه القانونية.

٩- إذا قدمـت الكفالة أو الضمان بمعرفة طرف ثالث فيجب أن يكون محل إقامة الطرف الثالث أو محل عمله هو نفس محل إقامة المدعي.

١٠- تسـلم صورة من أمر الحجز لربان السفينة أو من يقوم مقامه وصورة لإدارة الميـناء الـذي تم فيه الحجز علي السفينة لاتخاذ الإجراءات لمنع السفينة من السفر.

١١- كـل مـن يقوم بتقديم بيانات باطلة أدت إلي احتجاز سفينة بدون وجه حق، يكـون ملزما بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن احتجاز السفينة بما في ذلك تكاليف الضمان الحالي أو الضمانات الأخرى، بسبب الإدعاء الباطل.

المحـاكم المختصـة:

١٢- يجوز إقامة الدعوى أمام المحكمة المختصة في أي دولة في الحالات التالية:

(أ) إذا كان مكان إقامة المدعي أو محل عمله في الدولة التي احتجزت بها السفينة.

(ب) إذا كانـت الدعـوى ناشـئة عن أفعال حدث في الدولة التي قدم طلب احتجاز السفينة بها.

(ج) إذا كانت الدعوى تتعلق بنفس الرحلة التي تقوم بها السفينة.

(د) إذا كانت الدعوى ناشئة عن حادث تصادم.

(هـ) رذا كانت الدعوى تتعلق بأعمال إنقاذ.

(و) رذا كانت الدعوى تتعلق بأعمال إنقاذ.

الباب الخامس عشر

التأمين البحري

MARINE INSURANCE

عقد التأمين (وثيقة التأمين):

١- لا يجوز إثبات عقد التأمين إلا كتابة، ويجوز أن تكون وثيقة التأمين المتضمنة شروط العقد رسمية أو عرفية، ويجب إثبات كل ما يطرأ علي وثيقة التأمين كتابة، وتكون وثيقة التأمين المؤقتة التي يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين.

وتصدر وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لأمر.. أو لحامله، ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بالدفوع التي يجوز له توجيهها إلي المؤمن له.

٢- تشتمل وثيقة التأمين علي البيانات التالية:

(أ) تاريخ عقد التأمين مبينا باليوم والساعة.

(ب) مكان العقد.

(ج) اسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه.

(د) الأموال المؤمن عليها.

(هـ) الأخطار التي يشملها التأمين والمستثناه منه وزمانها ومكانها.

(و) مبلغ التأمين وأقساطه.

ويجب أن يوقع كل من المؤمن أو من يمثله والمؤمن له علي وثيقة التأمين.

٣- يجوز الاتفاق علي إعفاء المؤمن من تعويض الضرر في الحدود التي يحددها العقد، ويخصم الإعفاء من مبلغ التعويض- ما لم يتفق علي

استحقاق التعويض كاملا إذا جاوز الضرر حد الإعفاء – وفي جميع الأحوال بحسب الإعفاء بعد استنزال النقص العادي الذي يصيب الشئ المؤمن عليه أثناء الطريق.

٤- يجوز التأمين علي جميع الأموال التي تكون معرضة لأخطار البحر، ولا يجوز أن يكون طرفا في عقد التأمين أو مستفيدا منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر.

٥- يجوز للمؤمن إعادة التأمين علي الأموال المؤمن عليها وإذا كان الخطر مؤمن عليه في عقد واحد من قبل عدة مؤمنين، فإن كل منهم يلتزم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم.

التزامات المؤمن:

١- يسأل المؤمن عن الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها من جميع المخاطر والحوادث البحرية المؤمن ضدها.

ويكون المؤمن مسئولا عن مساهمة الأموال المؤمن عليها في الخسائر البحرية المشتركة (العواريات) ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثني من التأمين. كما يكون المؤمن مسئولا عن المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن ضده لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر أو للحد من هذا الضرر.

٢- يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق بالسفينة أو البضائع المؤمن عليها والناشئ عن فعل أو خطأ المؤمن له أو تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن أن سبب هذه الأضرار نشأ عن إهمال من المؤمن له في بذل العناية المعقولة اللازمة للمحافظة علي سلامة السفينة أو البضائع.

٣- يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق بالسفينة أو البضائع المؤمن عليها بفعل أو خطأ الربان أو البحارة أيا كان نوع الخطر وجسامته.

٤- يبقي المؤمن مسئولا عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة الإضرار إلي تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة التي تقوم بنقل البضائع.

٥- يبقـــي المؤمن مسئولا عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة تغيير خطـــر سير السفينة – دون تدخل المجهز أو المؤمن له – بقصد مساعدة سفينة في خطر أو إنقاذ ما عليها من أشخاص وممتلكات.

٦- إذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق اضطراريا، يبقي المؤمن مسئولا عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه.

٧- الأخطار التي لا يشملها التأمين:

أخطـــار الحـــرب الأهلية أو الخارجية أو الاضطرابات أو الثورات وإغلاق الموانى أو الممرات البحرية وأعمال التخريب والإرهاب والأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها في الأموال الأخرى أو الأشخاص – ما لم يتفق علي غير ذلك.

٨- إذا اتفق علي التأمين ضد أخطار الحرب فإن ذلك يشمل التأمين ضد:

الأضـــرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية والانتقامـــية والأمر بالاستيلاء، والإيقاف بالإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات والسلطات سواء كان معترف بها أو غير معترف / أو.

بسبب انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد انتهت.

الأضرار التي لا يسأل المؤمن عليها:

١- الأضـــرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشئ المؤمن عليه أو عدم كفاءة تغليفه أو حزمه.

ومع ذلك يسأل المؤمن عن الضرر الناشئ عن عيب خفي في السفينة.

٢- النقص العادي الذي يطرأ علي وزن البضائع أثناء الطريق.

٣- أن يعطي بيانات صحيحة عند إجراء العقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها، وأن يطلعه أثناء سريان العقد علي ما يطرأ من زيادة في هذه الأخطار في حدود علمه بها.

٤- يجب علي المؤمن له أن يقدم كافة التدابير التحفظية وأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة علي البضائع المؤمن عليها، وإنقاذها وأن يقوم بجميع الإجراءات اللازمة للمحافظة علي حق الرجوع قبل الغير. ويجوز للمؤمن القيام بهذه التدابير والإجراءات، ولا يترتب علي قيام المؤمن له أو المؤمن بهذه الإجراءات أي أثر في الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين.

٥- يسأل المؤمن له بقدر الضرر الذي يصيب المؤمن عن إهمال وإهمال تابعيه في القيام بالالتزامات المشار إليها في الفقرة الفرعية السابقة، وكذا عن كل عمل يكون من شأنه إعاقة المؤمن عن استعمال حقه في دعوى الرجوع قبل الغير.

إيقاف عقد التأمين أو إلغاؤه:

١- إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف عقد التأمين أو يلغيه، ولا ينتج أثر الإلغاء أو الإيقاف إلا بعد انقضاء خمسة عشر يوما علي تاريخ إخطار المؤمن له بالوفاء، ويكون الإخطار كتابة.

٢- لا يحول الإخطار بإيقاف التأمين، دون عمل إخطار آخر بإلغاء العقد طالما أن قسط التأمين والمصاريف لم تدفع.

٣- يعود عقد التأمين علي إنتاج أثره بعد إنقضاء أربع وعشرون ساعة علي دفع قسط التأمين والمصاريف.

٤- لا يسري أثر الإيقاف أو الإلغاء لعقد التأمين علي الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل إبلاغه بالإيقاف أو الإلغاء.

٥- إذا أفلـــس المؤمن له أو أعسر ولم يكن قد وقع القسط المستحق عليه أثر إخطاره، جاز للمؤمن إلغاء عقد التأمين.

٦- يترتـــب علي إلغاء عقد التأمين إلزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية، وذلك دون الإخلال بما يستحق من تعويضات.

٧- يجـــوز للمؤمـــن له في حالة وقوع حادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر قسط التأمين المستحق.

٨- علي المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان عقد التأميـــن ويكـــون من شأنها زيادة الأخطار التي يتحملها المؤمن، وذلك خـــلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها بعد استبعاد أيام العطلات الرسمية- فإذا لم يرسل الإخطار في الميعاد المذكور- جاز للمؤمن إلغاء العقد.

أما إذا تم الإخطار في الميعاد المذكور وتبين أن زيادة الأخطار لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له بقي التأمين ساريا مقابل قسط إضافي.

أمـــا إذا كانـــت الأخطار ناشئة عن فعل المؤمن له جاز للمؤمن إلغاء العقد مباشـــرة مـــع الاحتفاظ بالحق في قسط التأمين-/ أو إبقاء العقد مع المطالبة بقسط إضافي مقابل زيادة الأخطار.

بطلان عقد التأمين:

١- يجوز للمؤمن أن يطلب بطلان عقد التأمين إذا قدم المؤمن له -ولو بغير سوء نية- بيانات غير مطابقة للحقيقة من شأنها جعل المؤمن- يقدر الخطر بأقل من حقيقته.

٢- يـــبطل عقد التأمين إذا سكت المؤمن له بسوء قصد عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك أن يقدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته.

٣- يبطل التأمين حتى ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكون أي صلة بالضرر الذي لحق بالشيئ المؤمن عليه.

٤- يكـــون للمؤمـــن الحق في قسط التأمين كاملا، إذا ثبت سوء القصد من جانب المؤمن له، ونصف القسط فقط إذا انتفي سوء القصد.

٥- يقع باطلا عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصـــول نبأ هلاكها إذا ثبت أن نبأ الهلاك وصل إلي المكان الذي يوجد فـــيه المؤمن له قبل قيامه أو إصدار أمره بإجراء التأمين- أو إلي مكان توقيع عقد التأمين قبل أن يوقعه المؤمن له.

وإذا علـــم المؤمن له بهلاك الشيئ المؤمن عليه بعد إصدار أمره بإجراء التأميـــن، وجب عليه أن يبادر بأسرع الوسائل بإبلاغ المؤمن وإلي إلغاء هذه الأمر قبل توقيع العقد.

أمـــا إذا كان التأمين معقودا علي شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل العقد إلا إذا ثبت العلم الشخصي من جانب المؤمن له ب هلاك الشيئ المؤمن عليه.

٦- يجـــوز للمؤمـــن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد علي قيمة الأشـــياء المؤمـــن عليها، وثبت التدليس من جانب المؤمن له. وفي هذه الحالة يبقي القسط كاملا من حق المؤمن.

أما إذا انتفي التدليس، اعتبر العقد صحيحا بقدر قيمة الأشياء المؤمن عليها، ويكون للمؤمن الحق في نصف القسط عن القدر الزائد.

فـــإذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها تحمل المؤمن له جزءا من الضرر بنسبة هذا الفرق.

٧- وفـــي جمـــيع الأحوال يدفع الطرف الذي يثبت سوء نيته للطرف الآخر تعويضا يعادل ضعف القسط المتفق عليه.

التأمين المتعدد (عدة عقود):

١- فيما عدا حالات الغش: إذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة في تاريخ واحد أو تواريخ مختلفة، وكان مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد علي قيمة الشئ المؤمن عليه، اعتبرت عقود التأمين صحيحه، وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر علي المؤمنين المتعددين بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلي القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه.

٢- يجب علي المؤمن له عند طلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول.

٣- يجوز لكل مؤمن الرجوع علي المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي ألتزم به.فإذا كان أحدهم معسرا أو أفلس وزعت حصته علي المؤمنين الآخرين.

٤- في حالة ثبوت الغش في المؤمن له، يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلا للإبطال بناء علي طلب المؤمن، وفي جميع الأحوال يكون قسط التأمين بأكمله من حق المؤمن حسن النية.

تسوية الأضرار:

١- تسوي الأضرار بطريق التعويض- إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشئ المؤمن عليه في الأحوال التي يجوز له فيها اتباع هذه الطريقة، وعليه أن يثبت أن الضرر وظروف الحادث مما يعطيه الحق في اتباع هذه الطريقة، ولا يجوز أن يكون الترك جزئيا أو معلقا علي شرط، ويترتب عليه انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها من المؤمن له إلي المؤمن الذي يلتزم بدفع مبلغ التأمين بالكامل.

ويحـــدث انـــتقال الملكـــية أثره من يوم وقوع الحادث، ويجب علي المؤمـــن له عند التبليغ عن رغبته في الترك بأن يصرح جميع عقود التأمين التي أجراها أو التي يعلم بوجودها.

وإذا قـــدم المؤمـــن له تصريحا غير مطابق للحقيقة سقط حقه في التأمين.

٢- علـــي المؤمـــن إثبات بدء سريان الخطر وإذا أراد المؤمن إبراء ذمته، وجـــب علـــيه أن يثبت أن الضرر لا يدخل ضمن الأخطار التي يشملها التأميـــن، ومع ذلك إذا كان التأمين لا يشمل بعض الأخطار وجب علي المؤمن له أن يثبت أن الحادث، ناشئ عن أحد الأخطار المؤمن ضدها.

٣- لا يلتزم المؤمن بإصلاح أو استبدال الأشياء المؤمن عليها.

٤- علـــي المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسائر الـــبحرية المشتركة (العواريات العامة) سواء كانت تسوية هذه الخسائر مؤقتة أو نهائية، وذلك بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها، بعد خصم الخسائر الخاصة (العواريات الخاصة) التي يتحملها المؤمن إن وجدت.

٥- تـــنتقل إلي المؤمن جميع الحقوق التي نشأت بسبب الأضرار المشمولة بالتأمين، وذلك في حدود التعويض الذي وقعه.

إقامة الدعوى والمهملة القانونية :

١- لا يجـــوز إقامة الدعوى علي المؤمن للمطالبة بالتعويض قبل انقضاء ثلاثين يوما علي تقديم طلب الوفاء مرفقا بالمستندات وبوثيقة الترك عند الانقضاء.

فإذا لم تتم التسوية خلال هذا الوقت وجب علي المؤمن رد المستندات التي تسلمها.

٢- لا تسمع دعاوي ناشئة عن التأمين بعد مضي سنتين، وتبدأ هذه المدة كما يلي:

(أ) من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

(ب) من تاريخ وقوع الحادث الذي نشأت عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالسفينة.

(ج) من تاريخ وصول السفينة/ أو التاريخ الذي كان من المفروق أن تصل فيه السفينة، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع.

أما إذا كان الحادث لاحقا لأحد هذين التاريخين، سوى التقادم من تاريخ وقوع الحادث.

(د) من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريقة الترك.

وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك يسري التقادم من تاريخ انقضاء هذه المهلة.

(هـ) من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة (العواريات المشتركة)، أو بدعوى المطالبة بالمكافأة المستحقة عن المساعدة.

(و) من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى علي المؤمن له/ أو م ن تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

٣- لا تسمع دعاوى ناشئة عن استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضي عقد التأمين بمضي سنتين وتبدأ هذه المدة من تاريخ نشوء الحق في الاسترداد.

٤- ينقطع التقادم بخطاب مسجل، أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة بالإضافة إلي الأسباب التي تقرها قوانين كل دولة.

التأمين علي السفينة:

١- يعقد التأمين علي السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة محدودة.

٢- يجـــوز أن يقتصـــر التأمين علي مدة وجود السفينة في أحد الموانى أو المراسي أو الأحواض الجافة أو العائمة أو أي مكان آخر.

٣- يجوز التأمين علي السفينة وهي في طور البناء.

التأمين بالرحلة:

١- يســـري ضمان المؤمن في التأمين بالرحلة منذ البدء في شحن البضائع إلي الانتهاء من تفريغها، دون أن تجاوز مدة سريان التأمين علي أية حال خمســـة عشر يوما من تاريخ وصول السفينة إلي المكان المقصود، / أو الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضائع في هذا المكان لرحلة جديدة.

٢- إذا كانـــت الســـفينة فارغة من البضائع سري ضمان المؤمن من وقت تحرك السفينة للسفر حتى رسوها في المكان المقصود المعين في الوثيقة.

٣- إذا شـــمل التأميـــن عدة رحلات متعاقبة، اعتبر المكان المحدد في وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء العقد.

التأمين لمدة محدودة:

١- إذا كان التأمين لمدة محدودة فإن ضمان المؤمن يبدأ وينتهي في التاريخ المحدد في العقد.

٢- إذا كانـــت السفينة في الوقت المحدد لبدء سريان التأمين محلا لإصلاح يشمله التأمين/ أو.

كانـــت تقـــوم بـــرحلة وهي مصابة بتلف يضمنه التأمين فلا يسري التأمين إلا من وقت انتهاء الإصلاح أو انتهاء الرحلة.

وفي هذه الحالة يرد قسط التأمين بنسبة المدة التي لم يسري خلالها التأمين.

٣- إذا انتهـــي التأميـــن وكانت السفينة محلا لإصلاح أو كانت تقوم برحلة وهـــي مصـــابة بتلف، وكان الإصلاح أو التلف مما يشمله التأمين، امتد سريان عقد التأمين إلي حين انتهاء أو الرحلة.

وفي هذه الحالة يزاد قسط التأمين بنسبة المدة الإضافية.

التأمين علي البضائع

١- يكون التأمين علي البضائع بمقتضى وثيقة تأمين لرحلة واحدة أو بوثيقة اشتراك.

٢- تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان.

٣- يجوز للمؤمن طلب زيادة قسط التأمين إذا ظلت البضائع في ميناء مدة غير عادية أو استغرق مرورها أو إعادة شحنها علي سفينة أخرى مدى غير عادية.

أو إذا اضـــطرت الســـفينة التي تحملها إلي الالتجاء إلي أحد الموانى أو تغيير طريقها المعتاد.

ويجـــب علي المؤمن له أن يخطر المؤمن بهذه الظروف خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها وإلا جاز للمؤمن إلغاء العقد.

٤- إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلا لنقل بحري أو بري أو جوي، سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المذكورة، إلا إذا اتفق علي خلاف ذلك.

٥- لا يجـــوز أن يـــتجاوز مبلغ التأمين السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه، مضافا إليه مصاريف نقلها إلي مكان الوصول والأرباح المتوقعة.

٦- تقدر الخسائر التي تصيب البضائع، بالفرق بين قيمتها وهي تالفة وقيمتها وهي سليمة في مكان وزمان واحد.

وتطبق نسبة نقص القيمة علي مبلغ التأمين.

وثيقة الاشتراك:

١- إذا أجـــري التأميـــن بوثيقة اشتراك وجب أن تشتمل علي الشروط الذي يلـــتزم بمقتضاه كل من المؤمن له والحد الأعلي للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين.

أمـــا البضـــائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتدون بملاحق تصدر بمناسبة شحن كل شحنة علي حدة.

٢- يلـــتزم المؤمن له بوثيقة اشتراك أن يخطر المؤمن بالشحنات الآتية كما يلتزم المؤمن بقبول التأمين عليها.

(أ) جمـــيع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تتم تنفيذا لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء تأمين عليها.

ويشمل التأمين هذه الشحنات من وقت تعرضها للأخطار المؤمن ضدها، بشـــرط أن يكون المؤمن له قد قام بالإخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في عقد التأمين.

(ب) جمـــيع الشـــجنات التي تتم لحساب الغير والتي يعهد إلي المؤمن له بإجراء التأميـــن علـــيها، بشرط أن تكون له مصلحة شخصية في الشحنة، ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن له.

٣- لا تطبق وثيقة الاشتراك إذا كان دور المؤمن له قاصرا علي تنفيذ الأمر الصادر له بالتأمين عليها.

٤- إذا تعمـــد المؤمن له مخالفة الشروط السابقة جاز للمؤمن أن يطلب إلغاء العقد فورا وأن يسترد ما دفعه عن الحوادث اللاحقة علي وقوع المخالفة،

وله أن يستوفي علي سبيل التعويض أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها.

الإخطار عن تلف البضائع:

علي المؤمن له إخطار المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف، وإلا افترض أنه تسلمها سليمة.

شروط ترك السفينة للمؤمن:

يجوز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن في الحالات التالية:

١- إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها، ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء.

٢- إذا هلكت السفينة كليا.

٣- إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب بعدم توفر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة. إلا إذا كان من المستطاع قطرها إلي مكان آخر يكون فيه إجراء الإصلاح ممكنا.

٤- إذا كانت نفقات إصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها علي الأقل.

٥- إذا كان التأمين يشمل مخاطر الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك السفينة في حالة أسرها أو الحجز عليها أو إيقافها بناء علي أمر من السلطات العامة، إذا لم يتم استرداد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث.

شروط ترك البضائع للمؤمن:

يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن في الحالات التالية:

١- إذا انقطعـــت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها، ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء.

٢- إذا أصـــبحت الســـفينة غير صالحة للملاحة، ولم تبتدي عمليات ترحيل البضـــائع بأية طريقة للنقل إلي مكان الوصول المتفق عليها، خلال ثلاثة أشـــهر من تاريخ قيام المؤمن له بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

٣- إذا بيعـــت البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مادي، أو فقدت أو هلكت كليا أو أصابها تلف يعادل ثلاثة أرباع قيمتها علي الأقل.

- وفـــي هذه الأحوال إذا كان التأمين مقصورا علي ضمان الأضرار الناشئة عن أخطار معينة، فلا يكون الترك مقبولا إلا إذا كان الضرر ناشئا عن أحد هذه الأخطار.

٤- إذا كـــان التأمين يشمل أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في تـــرك البضائع للمؤمن، في حالة أسر السفينة أو الحجز عليها أو إيقافها بأمر من السلطات العامة، إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث.

التأمين علي أجرة السفينة (النولون) وأجور البحارة

١- إذا عقد التأمين علي النولون فلا يشمل التأمين إلا ٦٠% منها، ما لم يتفق علي خلاف ذلك.

٢- لا ضـــمن المؤمن علي النولون- في حدود مبلغ التأمين- إلا حصة هذه الأجـــرة في الخسائر البحرية المشتركة (العواريات العامة). واستردادها فـــي حالة ترك السفينة بسبب خطر مؤمن ضده بشرط أن يثبت المجهز/

المـــالك- في حالة إصابة السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه/ أو أن تكاليف إصـــلاحه/ تعـــادل ثلاثـــة أرباع قيمة السفينة- أنه لم يتمكن من ترحيل البضائع إلي مكان وصولها.

٣- إذا كـــان محل التأمين الأرباح المتوقعة التزم المؤمن بتعويض الضرر الناشـــئ عـــن أي خطر بحري يدخل ضمن التأمين إذا اثبت المدعي أن الضرر يتعلق بمحل التأمين.

٤- إذا كان محل التأمين أجور البحارة وتنقلاتهم وإعادتهم إلي أوطانهم التزم المؤمن بالتعويض عن الضرر الناشئ عن أي خطر بحري يدخل ضمن التأمين، إذا أثبت المدعي أن الضرر يتعلق بمحل التأمين.

التأمين من المسئولية:

١- إذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسئولية التزم كل مؤمن عن كل حادث علي حدة في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين وإن تعددت الحوادث.

٢- فـــي حالـــة التأميـــن لضـــمان المسئولية لا يلتزم المؤمن بدفع تعويض عن الأضـــرار بســـبب الحـــادث الذي تشمله وثيقة التأمين إلا إذا وجه الغير الذي أصابه الضرر مطالبة إلي المؤمن به، سواء أكانت المطالبة ودية أو قضائية.

٣- يجـــوز لمـــن يتولـــي إنشـــاء سفينة أو إصلاحها أن يعقد تأمينا لضمان مســـئوليته عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو الغير، ويسري علي هذا التأمين أحكام التأمين البحري، ما لم يتفق علي خلاف ذلك.

انتقال ملكية السفينة:

١- إذا انتقلـــت ملكـــية الســـفينة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد بشرط أن يخطر المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية إليه وأن يقـــوم بجمـــيع الالـــتزامات التي كانت علي عاتق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين. ولا تحتسب العطلات الرسمية ضمن هذه المدى.

٢- يبقـــي المؤمـــن الأصلي ملزما قبل المؤمن بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية.

- ويجوز للمؤمن أن يطلب إلغاء العقد خلال شهر من تاريخ إخطاره بانتقال الملكية، وفي هذه الحالة يستمر العقد قائما مدى خمسة عشر يوما من تاريخ الإخطار.

٣- إذا لم يقع الإخطار بانتقال الملكية في الميعاد المذكور في الفترة الأولى، اعتبر التأمين موقوفا من تاريخ انتهاء هذا الميعاد.

ويعود عقد التأمين إلي إنتاج أثره بعد انقضاء أربع وعشرون ساعة من حصول الإخطار.

ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين من مدة توقف العقد.

قواعد عامة للتأمين البحري

١- تكون السفينة مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه وذلك في حدود الرحلة والمدة ونوع الملاحة المذكورة في العقد.

٢- لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة.

٣- لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن أخطاء متعمدة من الربان.

٤- يلتزم المؤمن بدفع التعويضات ايا كان نوعها التي تترتب علي المؤمن له قبل الغـــير، في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشئ ثابت أو متحرك أو عائم- فيما عدا الضرر الذي يلحق بالأشخاص.

٥- يجـــوز للمؤمـــن له دون موافقة المؤمن أن يقوم بإجراء تأمينات تكميلية لضمان مسئوليته الناسئة عن الأضرار التي تحدثها السفينة والتي تجاوز المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين علي السفينة.

وفـــي هـــذه الحالـــة لا تنـــتج التأمينات التكميلية أثرها بالنسبة إلي الأضـــرار المؤمن عليها إلا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين علي السفينة.

٦- إذا كـــان التأميـــن علي السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة، استحق المؤمن قسط التأمين كاملا بمجرد سريان الأخطار المؤمن ضدها.

٧- إذا كان التأمين لمدة معينة، استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين، إذا هلكـــت السفينة كليا أو قرر المؤمن له تركها، وكان الهلاك أو الترك مما يقع علي عاتق المؤمن.

أمـــا إذا كـــان الهـــلاك أو الترك مما لا يقع علي عاتق المؤمن، فلا يســـتحق مـــن القســـط إلا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي أدي إلي هلاك السفينة أو تركها.

٨- يبقـــي مـــبلغ التأميـــن بكامله ضمانا لكل حادث يقع أثناء سريان وثيقة التأمين، وإن تعددت الحوادث- إلا إذا اتفق الطرفان علي حق المؤمن في طلب قسط تكميلي أثر كل حادث.

٩- تســـوي الحـــوادث الواقع خلال كل رحلة علي حدة سواء أكان التأمين معقودا لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة معينة.

١٠- تعتـــبر الـــرحلة وحده في تسوية الحوادث التي تقع خلالها سواء كان التأمين لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو ل مدة معينة.

أما الحوادث التي تقع خارج حدود الرحلة فتسوي كل منها علي حدة.

١١- فـــي حالـــة تسوية التأمين بطريق التعويض، يلتزم المؤمن بمصاريف اســـتبدال القطع والإصلاحات الضرورية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحـــة، وذلـــك دون التعويضـــات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطالتها أو عن أي سبب آخر.

وتخفض نفقات استبدال القطع بما يعادل فرق السعر بين القديم والجديد- ما لم يتفق علي خلاف ذلك.

١٢- إذا اتفق عقد التأمين علي قيمة السفينة، فلا يجوز المنازعة فيها، إلا في حالة الرجوع بسبب المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة أو مكافأة المساعدة أو الإنقاذ.

وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له ومصاريف التجهيز.

١٣- تسوي التأمينات المعقودة علي عدة سفن تابعة لمالك واحد، كمال لو كانت كل سفينة تابعة لمالك مختلفة.

١٤- تعتبر البضائع التي علي السفينة والمملوكة لمالك السفينة بالنسبة للمؤمن علي السفينة. كما لو كانت مملوكة للغير.

١٥- إذا كان موضوع التأمين خاص بالمكافأة المستحقة عن المساعدة والإنقاذ، التزم المؤمن، في عقود مبلغ التأمين، بدفع المصاريف التي تنفق لمساعدة السفينة أو إنقاذها بسبب خطر يشمله التأمين، كما يدفع كل مكافأة أخرى تستحق بسبب هذا الخطر.

ولا ينتج هذا التأمين أثره إلا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين علي السفينة.

الباب السادس عشر

قانون البحار(*)

LAW OF THE SEA

١- البحر الإقليمي:

تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البحري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية- إذا كانت دولة الأرخبيلية- إلي حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي، ويكون لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلا بحريا مقاسة من خطوط الأساس.

ويكون الخط الأساسي العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدني الجزر علي امتداد الساحل كما هو مبين علي الخرائط البحرية ذات المقياس الكبير المعترف به رسميا من قبل الدولة الساحلية، وتمتد سيادة الدولة إلي الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلي قاعة وباطن أرضه.

حق المرور البريء في البحر الإقليمي:

تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي.

معني المرور البريء:

المرور البريء يعني:

١- الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفأ يقع خارج المياه الداخلية أو:

اتفاقية قانون البحار.
الصادرة عن الأمم المتحدة الموقع في جاميكا عام ١٩٨٢.

الـــتوجه إلي المياه الداخلية أو منها، أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافئ أو مغادرته.

٢- ويكـــون المرور بريئا ما لم يضر بسلم الدولة الساحلية أو بنظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقا لقواعد قانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى.

المرور غير البريء:

يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بنظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

١- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمـــية أو اســـتقلالها السياســـي أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

٢- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.

٣- أي عمل يهدف إلي جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

٤- أي عمل دعائي يهدف إلي المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

٥- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.

٦- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

٧- إنـــزال أو تحمـــيل أي سلعة أو عملة أو شخص مخالفا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

٨- أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير.

٩- أي من أنشطة صيد السمك.

١٠- القيام بأنشطة بحث أو مسح.

١١- أي فعـــل يهدف إلي التدخل في عمل أي من شبكة المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

١٢- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور.

ويجب علي الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي.

قوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور البريء:

١- للدولـــة الساحلية أن تعتمد طبقا لأحكام اتفاقية قانون البحار وغيرها من قواعـــد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر بحرها الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها.

(أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

(ب) حمايـــة وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.

(ج) حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.

(د) حفظ الموارد الحية بالبحر.

(هـــ) منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بصيد الأسماك.

(و) الحفاظ علي بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.

(ز) البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروجرافي.

(ح) منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

٢- لا تنطبق هذه القوانين والأنظمة علي تصميم السفن الأجنبية أو بنائها. أو معداتهـــا أو تكوين طواقمها إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموما.

٣- تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.

٤- تمتثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة وجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع المصادمات في البحر.

الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في البحر الإقليمي:

١- للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض علي السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية واتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن.

٢- ويجوز بصفة خاصة، أن يفرض علي الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحملها مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها علي تلك الممرات البحرية.

٣- تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار عند تعيينها للمرات البحرية وتقريرها لنتظم تقسيم حركة المرور ما يلي:

(أ) توصيات المنظمة الدولية المختصة.

(ب) وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية.

(ج) وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة.

(د) كثافة حرة المرور.

٤- تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

السفن التي تعمل بالقوة النووية:

علـــي الســـفينة الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نوويـــة أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية ما قدرته الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن.

واجبات الدولة الساحلية:

١- لا تعـــيق الدولـــة الســـاحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمـــي إلا وفقـــا لاتفاقـــية قانون البحار، وتمتنع بصورة خاصة عند تطبيقها لتلك الاتفاقية (قانون البحار) عن ما يلي:

(أ) فـــرض شـــروط علي السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء علي تلك السفن أو الإخلال به.

(ب) أو التميـــيز قانونـــا أو فعلا ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلي أي دولة أو منها أو لحسابها.

٢- تعلـــن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر علي الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي.

حقوق الحماية للدولة الساحلية:

١- للدولـــة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئا.

٢- فـــي حالـــة السفن المتوجهة إلي المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في ميـــناء أو مبرأ خارج المياه الداخلية، فإن للدولة الساحلية الحق أيضا في اتخـــاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلي المياه الداخلية أو توقفها في الموانئ.

للدولـــة الســـاحلية أن توقـــف مؤقتا دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبـــية، العمـــل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة بما في ذلك المناورات بالأسلحة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.

الرسوم التي يجوز فرضها علي السفن الأجنبية:

١- لا يجـــوز أن تفـــرض رسوم علي السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي.

٢- لا يجـــوز أن تفرض رسوم علي سفينة أجنبية ماره بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلي السفينة، وتجبي هذه الرسوم من غير تمييز.

القواعد المنطبقة علي السفن التجارية
والسفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية

الولاية الجنائية علي ظهر سفينة أجنبية:

١- لا ينبغـــي للدولـــة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية علي ظهر سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت علي ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط.

(أ) إذا امتدت نتائج الجريمة إلي الدولة الساحلية.

(ب) أو/ إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم الدولة أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.

(ج) أو / إذا طلـــب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.

(د) أو / إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر علي العقل.

٢- لا يمس ما ذكر أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أي خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق علي ظهر سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي بعد مغادرتها مياهها الداخلية.

٣- في الحالات المنصوص عنها في الفقرتين السابقتين، تخطر الدولة الساحلية، إذا طلب منها الربان ذلك، أو ممثلا دبلوماسيا أو موظف قنصلي تابع لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير. وعليها أن تسهل الاتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة.

ويجوز في حالات الطوارئ إرسال هذا الإخطار أثناء اتخاذ التدابير.

٤- تراعي السلطات المحلية مصالح الملاحة المراعاة الواجبة عند نظرها فيما إذا كان ينبغي إجراء أي توقيف أو عند نظرها في كيفية إجراء ذلك التوقيف.

٥- باستثناء ما هو منصوص عليه في أحكام حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها أو في حالة انتهاك القوانين والأنظمة المعتمدة، لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات علي ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي وماره فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية.

الولاية المدنية إزاء السفن الأجنبية:

١- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود علي ظهر السفينة.

٢- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسئوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

٣- لا تخل الفقرة السابقة بحق الدولة الساحلية، وفقا لقوانينها في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرتها المياه الداخلية.

(٢) المنطقة المتآخمة:

١- للدولة الساحلية، في منطقة متآخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتآخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

(أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

(ب) المعاقبة علي أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

٢- لا يجوز أن تمتد المنطقة المتآخمة إلي أبعد من ٢٤ ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

(٣) المضايق المستخدمة للملاحة الدولية:

١- لا يمس نظام المرور خلال المضايق المستخدمة للملاحة الدولية النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضايق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها أو ولايتها علي هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه.

٢- تمارس الدولة المشاطئة للمضايق سياستها وولايتها رهنا بمراعاة قانون البحار وقواعد القانون الدولي.

حق المرور العابر في المضايق:

١- تتمتع جميع السفن والطائرات في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق.

٢- المرور العابر هو أن تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادية خالصة. غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلي دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلي تلك الدولة.

٣- يبقي أي نشاط لا يكون ممارسة لحق المرور العابر في مضيق خاضعا لما في اتفاقية قانون البحار من أحكام أخرى منطبقة.

واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر خلال المضايق:

١- علي السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر:

(أ) أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه.

(ب) أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

(ج) أن تمتنع عن أي أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.

(د) أن تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في هذه الاتفاقية.

٢- على السفن المارة مرورا عابرا خلال المضايق:

(أ) تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عمومها للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.

(ب) أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع التلوث في السفن وخفضه والسيطرة عليه.

أنشطة البحث والمسح:

ليس للسفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحر العلمي البحري والمسح الهيروجرافي أن تقوم أثناء مرورها العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدولة المشاطئة للمضايق.

الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية:

١- للدولة المشاطئة للمضايق، أن تعين للملاحة في المضايق ممرات بحرية وأن تقرر نظما لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازما لتعزيز سلامة مرور السفن.

٢- ولهذه الدول أن تحدد، عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخرى ونظما أخرى لتقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل

٣- يجب أن تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة المقبولة عموما.

٤- تحيل الدولة المشاطئة للمضايق، قبل تعيين الممرات البحرية أو استبدالها أو تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها، مقترحاتها إلي المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها. وليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نظم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليها مع الدول المشاطئة للمضايق، ويجوز لهذه الدول بعد ذلك تعيينها أو تقررها أو تستبدلها.

٥- حين يتعلق الأمر بمضيق تقترح فيه ممرات بحرية أو نظم لتقسيم حركة المرور هلال مياه دولتين أو أكثر من الدول المشاطئة لذلك المضيق، تتعاون الدول المعنية في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.

٦- تبين الدول المشاطئة للمضايق بوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

٧- يجب أن تحترم السفن المارة مرورا عابرا ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة.

قوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضايق بشأن المرور العابر:

١- يجوز للدول المشاطئة للمضايق أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضايق.

تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

(أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

(ب) منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بتنفيذ الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد الضارة في المضيق.

(ج) فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب (تخزين) أدوات الصيد.

(د) تحميل أو إنزال أي سلعة أو شخص خلافا لأنظمة وقوانين الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

٢- لا تميز هذه القوانين والأنظمة قانونا أو فعلا، بين السفن الأجنبية، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع أو إعاقته أو الإخلال به.

٣- تعلن الدولة المشاطئة للمضايق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.

٤- تمتثل السفن الأجنبية لهذه القوانين والأنظمة عند ممارستها حق المرور العابر.

٥- عند تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية علي نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجزء، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسئولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة للمضايق نتيجة لذلك.

وسائل تيسير الملاحة ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه:

ينبغي للدول المستخدمة لمضيق والدول المشاطئة له أن تتعاون عن طريق الإتفاق:

(أ) علي إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية

(ب) وعلي منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

واجبات الدول المشاطئة للمضايق:

لا تعيق الدول المشاطئة للمضايق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه ولا يوقف المرور العابر.

المرور البرئ في المضايق:

١- ينطبق نظام المرور البرئ في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.

(أ) المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر.

(ب) أو الموجودة بين جزر أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

٢- لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضايق.

(٤) الدول الأرخبيلية:

(أ) تعني الدول الأرخبيلية: الدولة التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى.

(ب) يعني "الأرخبيل" مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلي حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا.

حق المرور البرئ خلال المياه الأرخبيلية:

١- تتمتع سفن جميع الدول بحث المرور البريء خلال المياه الأرخبيلية.

٢- للدولة الأرخبيلية أن توقف مؤقتا، دون التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبـــية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة.

ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.

حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية:

١- للدولـــة الأرخبيلـــية أن تحدد ممرات بحرية وطرق جوية فوقها ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مرورا متواصلا وسريعا خلال أو فوق مياهها الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها.

٢- تتمتع جميع السفن والطائرات في هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بحق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية.

٣- المـــرور في الممرات البحرية الأرخبيلية هو أن تمارس حقوق الملاحة والتحلـــيق بالطـــرق العادية لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل والســـريع غـــير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

٤- تجـــتاز هـــذه الممرات البحرية والطرق الجوية المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمـــي الملاصـــق، و تشـــمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة لطرق الملاحة أو التحليق الدوليين، خلال المياه الأرخبيلية أو فوقها، كما تشـــمل داخـــل هـــذه الطرق فيما يتعلق بالسفن، جميع القنوات الملاحية العاديـــة، شريطة ألا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في ملاءمة بين نفس نقطتي الدخول والخروج.

٥- يتم تحديد هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بسلسلة خطوط محورية متواصـــلة من نقاط دخول طرق المرور إلي نقاط الخروج منها. وعلي الســـفن والطائرات المارة في الممرات البحرية الأرخبيلية أن لا تنحرف

أكـــثر مـــن ٢٥ ميلا بحريا غلي أي من جانب الخطوط المحورية أثناء مـــرورها، بشـــرط أن لا تسير هذه السفن والطائرات علي مسافة يزيد قـــربها إلي الشاطئ عن عشرة بالماية من المسافة بين أقرب النفاط علي الجزر المشاطئة للممر البحري.

٦- علـــي الدولـــة الأرخبيلية التي تعين ممرات بحرية أن تقرر أيض نظما بتقسيم حركة المرور لتأمين سلامة ومرور السفن خلال القنوات الضيقة في تلك الممرات البحرية.

٧- يجـــوز للدولة الأرخبيلية أن تحل، عندما تقتضي الظروف ذلك وبعد ان تعلـــن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخرى ونظما أخرى لتقسيم حركة المرور، محل أي من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل.

٨- تـــتطابق هـــذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما.

٩- تحـــيل الدولـــة الأرخبيلـــية، عند تعينها الممرات البحرية أو استبدالها أو عند تقريـــر نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها، مقترحاتها إلي المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها. وليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نظم تقســـيم حـــركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدولة الأرخبيلية، ويجوز للدولة الأرخبيلية بعد ذلك أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها.

١٠- تبيـــن الدولة الأرخبيلية بوضوح محور جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

١١- تحـــترم الســـفن المارة في الممرات البحرية الأرخبيلية ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة.

١٢- إذا لم تعين الدولة الأرخبيلية ممرات بحرية أو طرقا جوية جاز ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية خلال الطرق المستخدمة عامة في الملاحة الدولية.

واجبات السفن والطائرات أثناء مرورها في الممرات البحرية الأرخبيلية:

تنطبق واجبات السفن والطائرات أثناء مرورها في الممرات الأرخبيلية مع واجباتها أثناء مرورها في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية والسابق ذكرها.

(٥) المنطقة الاقتصادية الخالصة:

المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها نطاق قانوني مميز، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة في اتفاقية قانون البحار.

حقوق الدولة الساحلية وولايتها وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة

(أ) للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

أ- حقوق سياسية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

ب- ولاية علي الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة فيما يتعلق بما يلي:

(١) إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.

(٢) البحث العلمي البحري.

(٣) حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

(٤) الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في قانون البحار.

٢- تولي الدولة الساحلية في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب قانون البحار في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الأخرى وواجباتها وتتصرف علي نحو يتفق مع أحكام اتفاقية قانون البحار.

٣- تمارس الحقوق المبينة عالية فيما يتعلق بقاع البحر وباطن أرضه وفقا للأحكام الخالصة بالجرف القاري.

عرض المنطقة الاقتصادية:

لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلي أكثر من ٢٠٠ (مائتي) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

حقوق الدول الأخرى وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

١- تتمتع جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة- ساحلية كانت أو غير ساحلية بالحريات المشار إليها في حرية أعالي البحار والمتعلقة بالملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة.

٢- ينطبق علي المنطقة الاقتصادية ما يلي:

(أ) تخصص للأغراض السلمية.

(ب) لا يجوز لأي دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء منها لسياستها.

(ج) لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية الحق في تيسير سفت نرفع علمها في المنطقة الاقتصادية.

٣- تولي الدول في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الساحلية وواجباتها، وتتمثل للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام اتفاقية قانون البحار وغيرها من قواعد القانون الدولي.

الجزر الاصطناعية والمنشآت:

والتركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

١- يكون للدولة الساحلية الحق دون غيرها في المنطقة الاقتصادية الخالصة أن تقيم وأن تجيز تنظيم إقامة وتشغيل واستخدام.

(أ) الجزر الصناعية.

(ب) المنشآت والتركيبات المستخدمة في أغراض البحث العلمي البحري وحماية البقعة البحرية والحفاظ عليها.

(ج) المنشآت والتركيبات التي قد تعوق ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها في المنطقة.

٢- تكون للدولة الساحلية الولاية الخالصة علي هذه الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات، بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وقوانين وأنظمة السلامة والهجرة.

٣- يجب تقديم الإشعال الواجب عن إقامة هذه الجزر الصناعية أو المنشآت أو التركيبات، ويجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلي وجودها، وتزال أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة

الملاحـــة، مـــع مـــراعاة أية معايير دولية مقبولة عموما تضعها في هذا الصدد المنظمة الدولية المختصة.

وتولـــي هـــذه الإزالة المراعاة الواجبة لصيد الأسماك وحماية البيئة الـــبحرية وحقـــوق الدول الأخرى واجباتها، ويتم التعريف علي نحو مناسب بعمق وموقع وأبعاد أية منشآت أو تركيبات لا تزال.

٤- للدولـــة الساحلية حيث تقتضي الضرورة ذلك، أن تقيم حول هذه الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات مناطق سلامة معقولة لها وأن تتخذ فيها التدابـــير المناســـبة لضـــمان ســـلامة الملاحة وسلامة الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات.

٥- تحـــدد الدولـــة الســـاحلية عرض مناطق السلامة، واضعه في اعتبارها المعايـــير الدولـــية المنطبقة. وتقام هذه المناطق علي نحو يضمن وجود صـــلة معقولة بينها وبين طبيعة ووظيفة الجزر الصناعية أو المنشآت أو التركيبات ولا تتجاوز مسافة (٥٠٠) خمسمائة متر حولها مقاسة من كل نقطـــة مـــن نقاط طرفها الخارجي، إلا إذا أجازت ذلك المعايير الدولية المقبولة عموما أو أوصت به المنظمة الدولية المختصة، ويعطي الإشعار الواجب عن مدى مناطق السلامة.

٦- علـــي جمـــيع السفن أن تحترم مناطق السلامة هذه وأن تطبق المعايير الدولـــية المقبولة عموما فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة.

٧- لا يجوز إقامة الجزر الصناعية أو المنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولهـــا إذا ترتـــب علي ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية.

٨- ليس للجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات مركز الجزر. وليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر علي تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.

حفظ الموارد الحية:

١- تقرر الدولة الساحلية كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

٢- تكفل الدولة الساحلية عدم تعرض بقاء الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لخطر الاستغلال المفرط. وصون أرصدة الأنواع التي تصاد أو تحديدها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام.

٣- يتم تبادل المعلومات العلمية والإحصائية وغير ذلك من البيانات عن طريق المنظمات الدولية المختصة وباشتراك كافة الدول المعنية.

الانتفاع بالموارد الحية:

١- تعمل الدولة الساحلية علي تشجيع الانتفاع الأمثل بالموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

٢- تقرر الدولة الساحلية قدرتها علي جني الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وعندما لا يكون للدولة الساحلية القدرة علي جني كمية الصيد المسموح بها بأكملها، تتيح للدول الأخرى، عن طريق الاتفاقات أو غيرها من الترتيبات فرص الوصول إلي الفائض من كمية الصيد المسموح بها.

٣- تضع الدولة الساحلية في اعتبارها عند إتاحتها الفرصة للدول الأخرى للوصول إلي منطقتها ا لاقتصادية الخالصة كافة العوامل المتصلة بالأمر ومنها أهمية الموارد الحية بالنسبة إلي اقتصاد الدول الساحلية وإلي مصالحها الوطنية.

٤- يتقيد رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية بتدابير الحفظ، بالشروط والأحكام الأخرى المقررة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، وتكون هذه القوانين والأنظمة متمشية مع اتفاقية قانون البحار، ويجوز أن تتناول فيما تتناوله ما يلي:

١- إصدار التراخيص للصيادين ولسفن الصيد ومعداته، بما في ذلك الرسوم والمدفوعات.

٢- تقرير الأنواع التي يجوز صيدها وتحديد حصص الصيد، سواء فيما يتعلق بسلالات معينة أو مجموعات من السلالات أو بكمية الصيد للسفينة الواحدة في فترة من الزمن أو كمية الصيد المسموح بها لرعايا أية دولة في فترة محددة.

٣- تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته وأنواع الصيد وأحجامها وكمياتها. وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها.

٤- تحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها.

٥- تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها، بما في ذلك إحصائيات كمية الصيد والتقارير التي تقدم من مواقع السفن.

٦- تطلب القيام- بإذن من الدولة الساحلية وتحت رقابتها- ببرامج أبحاث محددة عن مصائد الأسماك، وتنظيم إجراء هذه الأبحاث، بما في ذلك أخذ عينات من الكميات المصادة، والتصرف في العينات وإبلاغ البيانات العلمية المتصلة بذلك.

٧- وضع مراقبين أو متدربين علي هذه السفن من قبل الدول الساحلية.

٨- إنزال هذه السفن كل الصيد أو جزء منه في موانئ الدولة الساحلية.

٩- الأحكـــام والشـــروط المتصـــلة بالمشاريع المشتركة أو غيرها من الترتيبات التعاونية.

١٠- الاحتـــياجات إلي تدريب العاملين ونقل تكنولوجيا المصايد بما يف ذلك تعزيز قدرة الدولة الساحلية علي القيام بالأبحاث الخاصة بالمصايد.

١١- إجراءات التنفيذ.

(٥) تتولـــي الدولة الساحلية الإشعار الواجب عن قوانين وأنظمة الحفظ للموارد الحية والإدارة.

الجـــرف القـــاري

تعريف الجرف القاري:

١- يشـــمل الجـــرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلي ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلي مسافة ٢٠٠ (مائتي) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عـــرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلي تلك المسافة.

٢- لا يمتد الجرف القاري لأي دولة ساحلية إلي ما وراء الحدود المنصوص عليها في الفقرات ٤ إلي ٦.

٣- تشمل الحافة القارية الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، وتتألف مـــن قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر والارتفاع ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من ارتفاعات متطاولة، ولا باطن أرضه.

٤- (أ) تقـــرر الدولة الساحلية الطرف الخارجي للحافة القارية حيثما امتدت الحافة إلي ما يتجاوز ٢٠٠ (مائتي) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وذلك

١- خط مرسوم وفقا للفقرة (٧) بالرجوع إلي أبعد النقط الخارجية الثابتة التـــي لا يقل سمك الصخور الرسوبية عند كل منها عن ١% (واحد بالماية) من أقصر مسافة من هذه النقط إلي سفح المنحدر القاري.

٢- أو / خط مرسوم وفقا للفقرة (٧) بالرجوع إلي نقاط ثابتة لا تتجاوز ٦٠ (ستون) ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري.

(ب) يحـــدد سفح المنحدر القاري، في حالة عدم وجود دليل علي خلاف ذلك بالنقطة التي يحدث فيها أقصى تغيير في الانحدار عند قاعدته.

٥- الـــنقاط الثابتة التي تؤلف خط الحدود الخارجية للجرف القاري في قاع الـــبحر، وهـــو الخط المرسوم وفقا للفقرتين الفرعيتين (أ) (١، ٢) من الفقرة (٤)، يجب إما أن لا تبعد بأكثر من ٣٥٠ (ثلاثمائة وخمسون) ميلا بحـــريا عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وإما أن لا تـــبعد بأكثر من ١٠٠ (مائة) ميل بحري عن التساوي العمقي عند ٢٥٠٠ متر، الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها ٢٥٠٠ متر.

٦- بـــرغم أحكـــام الفقرة (٥) لا تبعد الحدود الخارجية للجرف القاري في الارتفاعات المتطاولة المغمورة بأكثر من ٣٥٠ (ثلاثمائة وخمسون) ميلا بحريا عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

ولا تنطـــبق هذه الفقرة علي المرتفعات المغمورة التي هي عناصر طبيعية للحافة القارية مثل هضابها وارتفاعاتها وذراها ومصاطبها ونتوءاتها.

٧- ترســـم الدولة الساحلية الحدود الخارجية لجرفاها القاري حيثما يمتد ذلك الجـــرف إلـــي ما يتجاوز ٢٠٠ (مائتي) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليم، بخطوط مستقية لا يزيد طولها علي ٦٠ (ســـتون) ميلا بحريا وتربط بين نقاط ثابتة تعين بإحداثيات العرض والطول.

حقوق الدولة الساحلية

علي الجرف القاري

١- تمارس الدولة الساحلية علي الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشاف واستغلال موارده الطبيعية.

٢- الحقوق المشار إليها في الفقرة (١) خالصة، بمعني أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية، فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

٣- لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية علي الجرف القاري علي احتلال فعلي أو حكمي ولا علي أي إعلان صريح.

النظام القانوني للمياه العلوية

والحيز الجوي، وحقوق وحريات الدول الأخرى

١- لا تمس حقوق الدول الساحلية علي الجرف القاري، النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه.

٢- لا يجب أن تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها علي الجرف القاري علي الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخرى المنصوص عليها في قانون البحار أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة والحقوق والحريات.

الكابلات وخطوط الأنابيب

المغمورة علي الجرف القاري

١- يحـــق لجميع الدول وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة علي الجرف القاري.

٢- مـــع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية، ومنع التلوث من خطوط الأنابيـــب وخفضـــه والسيطرة عليه، لا يجوز لهذه الدول أن تعرقل وضع هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب.

٣- يخضع تعين المسار لوضع خطوط الأنابيب هذه علي الجرف القاري لموافقة الدولة الساحلية.

٤- ليس في ذلك ما يمس حق الدولة الساحلية في وضع شروط للكابلات وخطوط الأنابيب التي تدخل إقليمها البرى أو بحرها الإقليمي، أو ما يمـــس ولايتها علي الكابلات وخطوط الأنابيب التي يتم وضعها أو اســـتخدامها بصدد استكشاف جرفها القاري أو استغلال موارده، أو تشـــغيل مـــا يقع تحت ولايتها من الجزر الصناعية أو المنشآت أو التركيبات.

٥- تولـــي الـــدول، عـــند وضـــع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة المـــراعاة الواجبة للكابلات أو خطوط الأنابيب الموضوعة من قبل، وينبغـــي بوجه خاص عدم الإضرار بإمكانيات تصليح الكابلات أو خطوط الأنابيب الموجودة فعلا.

الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات

المقامة علي الجرف القاري

تنطبق الشروط الخاصة بالجزر الصناعية في المنطقة الاقتصادية الخالصة علي الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات المقامة علي الجرف القاري.

الحفر في الجرف القاري

يكـــون للدول الساحلية الحق الخالص في الإذن بالحفر في الجرف القاري وتنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض.

(٧) أعالي البحار:

أحكام عامة:

تنطبق الأحكام المتعلقة بأعالي البحار علي جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما. أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب علي ذلك أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

حرية أعالي البحار:

١- أعالـــي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية أو غير ساحلية، وتمارس حـــرية أعالـــي البحار بموجب الشروط التي تبينها اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى، وتشمل فيما تشمل بالنسبة إلي كل من الدول الساحلية وغير الساحلية علي:

(أ) حرية الملاحة. (ب) حرية التحليق.

(ج) حرية وضع الكابلات والأنابيب المغمورة.

(د) حرية إقامة الجزر الصناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي.

(هـ) حرية صيد الأسماك.

(و) حرية البحث العلمي.

٢- تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه اتفاقية قانون البحار من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة.

تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية:

تخصص أعالي البحار للأغراض السلمية.

عدم صحة ادعاءات السيادة علي أعالي البحار:

لا يجوز لأي دولة شرعا أن تدعى إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها.

حق الملاحة:

لكل دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار.

(٨) جنسية السفن:

١- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها.

وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة.

٢- تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة علي ذلك.

الوضع القانوني للسفن:

١- تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في إتفاقية قانون البحار.

ولا يجوز لسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل.

٢- لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين مستخدمة إياهما أو إياها وفقا لاعتبارات الملاءمة أن تدعى لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية.

السفن التي ترفع علم الأمم المتحدة ووكالاتها

المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية

لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنطقة.

واجبات دولة العلم:

١- تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشئون الإدارية والتقنية الاجتماعية علي السفن التي ترفع علمها.

٢- وعلي كل دولة بوجه خاص:

(أ) أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموما.

(ب) وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي علي كل سفينة ترفع علمها وعلي ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة.

٣- تتخذ كل دولة بالنسبة إلي السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار، وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها:

(أ) بناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار.

(ب) تكوين طواقم السفن، وشروط العلم الخاصة بهم وتدريبهم آخذة في الاعتبار القواعد الدولية المنطبقة.

(ج) استخدام الإشارات والمحافظة علي الاتصالات، ومنع التصادم.

٤- تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروريا لتأمين:

(أ) أن تخضع كل سفينة قبل التسجيل وعلي فترات مناسبة بعد ذلك للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل ، وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحتها.

(ب) أن تكون كل سفينة في عهدة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية.

وأن يكون طاقم السفينة مناسبا من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتها.

(ج) أن يكون الربان والضباط، وإلي المدى المناسب، أفراد طاقم السفينة علي دراية بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار ومنع المصادمات ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة علي الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.

٥- تكون كل دولة، عند اتخاذ التدابير التي تدعو إليها الفقرتان ٣، ٤ مطالبة بأن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما وبأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان راحاتها.

٦- يجوز لدولة لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن الولاية والرقابة الصحيحتين لم تمارسا فيما يتعلق بسفينة ما، أن تقدم تقريرا بهذه الوقائع إلي دولة العلم، وتتولى دولة العلم عند استلامها لهذا التقرير التحقيق في المسألة واتخاذ، إذا رأت ذلك مناسبا، أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة.

٧- تأمر كل دولة بتحقيق، يجرى علي يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة وأمامهم، في كل حادث بحرى أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها، وتنجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو البيئة البحرية.

وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع.

حصانة السفن الحربية في أعالي البحار:

للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أي دولة غير دولة العلم.

حصانة السفن التي تستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية:

يكـــون للســـفن التي تمتلكها أو تسيرها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمـــات حكومـــية غير تجارية حصانة تامة في أعالي البحار من ولاية أي دولة غير دولة العلم.

الاختصاص الجزائي في مسائل المصادمات

أو أية حوادث ملاحية أخرى :

١- في حالة وقوع مصادمة أو أي حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار، وتؤدي إلي مسئولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة، أو أي شـــخص آخر يعمل في خدمتها، لا يجوز أن تقام أي دعوى جزائـــية أو تأديبية ضد ذلك الشخص، إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها.

٢- فـــي المسائل التأديبية تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شـــهادة الأهلـــية أو الترخـــيص، هي وحداه المختصة بعد اتباع الطرق القانونية الواجبة، بأن تقرر سحب هذه الشهادة ، حتي لو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة التي أصدرتها.

٣- لا تصدر أية سلطات غير سلطات دولة العلم أمرا باحتجاز سفينة أو احتباسها حتى لو كان ذلك علي ذمة التحقيق.

واجب تقديم المساعدة:

١- تطالب كل دولة ربان السفينة التي ترفع علمها، بأن يقدم، قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي بما يلي:

(أ) تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع.

(ب) التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة، إذا أخطر بحاجتهم إلي المساعدة، وفي حدود ما يكون هذا العمل متوقعا منه بصورة معقولة.

(ج) تقديم المساعدة، بعد حدوث مصادمة للسفينة الأخرى ولطاقمها وركابها وحيثما كان ذلك ممكنا.

وإعلام السفينة الأخرى باسم سفينته وبميناء تسجيلها وبأقرب ميناء ستتوجه إليه.

٢- تعمل كل دولة ساحلية علي إنشاء وتشغيل جهاز ملائم وفعال لأعمال البحث والإنقاذ المتصلة بالسلامة في البحار وفوقها والمحافظة عليه، وتتعاون حيث تقتضي الظروف ذلك، عن طريق ترتيبات إقليمية متبادلة مع الدول المجاورة تحقيقا لهذا الغرض.

حظر نقل الرقيق:

تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها، ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض، وأي عبد يلجأ علي ظهر أية سفينة أيا كان علمها، يصبح حرا بحكم الواقع.

واجب التعاون في قمع القرصنة:

تتعاون جميع الدول إلي أقصي حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان خارج ولاية أية دولة.

القرصنة

(٩) تعريف القرصنة: أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها:

١- فـــي أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخري، أو ضد أشخاص أو ممتلكات علي ظهر تلك السفينة أو علي متن تلك الطائرة.

٢- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات تقع خارج ولاية أية دولة.

(ب) أي عمـــل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي علي تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

(ج) أي عمـــل يحـــرص علـــي ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ، ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها.

القرصنة التي ترتكبها سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها:

إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة سابقا، سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائـــرة حكومية تمرد طاقمها واستولي علي زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة.

تعريف سفينة أو طائرة القرصنة:

تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذيـــن يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها بغرض ارتكاب أحد الأفعال التي تعتبر قرصنة.

وكذلـــك الأمـــر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل.

احتفاظ سفينة أو طائرة القرصنة بالجنسية أو فقدها لها:

يجـــوز أن تحـــتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها علي الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدها لها.

ضبط سفينة أو طائرة قرصنة:

يجـــوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان خارج ولاية أية دولـــة أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أي سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرت القراصنة، وأن تقبض علي من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات.

ولمحـــاكم الدولـــة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبـــات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية.

المسئولية في الضبط، دون مبررات كافية:

عـــندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تـــتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسئولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط.

السفن والطائرات التي يحق لها تنفيذ الضبط بسبب القرصنة:

لا يجـــوز أن تـــنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائـــرات عســـكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل علي أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

(١٠) الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر علي العقل:

١- تـــتعاون جمـــيع الـــدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمـــواد التي تؤثر علي العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية.

٢- لأي دولـــة لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجـــار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر علي العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار.

(١١) البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار:

١- تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.

٢- يعني " البث الإذاعي غير المصرح به" إرسال الإذاعات الصوتية أو التليفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية. علي أن يستثني من ذلك نداءات الاستغاثة.

٣- يجوز أن يحاكم أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أمام محاكم:

(أ) دولة علم السفينة / أو .

(ب) دولة تسجيل السفينة / أو.

(ج) الدولة التي يكون الشخص من رعاياها/ أو .

(د) أية دولة يمكن استقبال البث فيها/ أو .

(هـ) أية دولة يشكل هذا البث تشويشا علي اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها.

٤- في أعالي البحار يجوز لأي دولة تتمتع بالولاية وفقا للفقرة (٣) أن تقبض علي أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، أو أن تحتجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض وأن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي.

(١٢) حق الزيارة (والتفتيش):

١- باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة، فإنه ليس لدي سفينة حربية تصادف في أعالي البحار أية

سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة مثل السفن الحربية أو السفن التي تملكها أو تسيرها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية، ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في:

(أ) أن السفينة تعمل في القرصنة/ أو .

(ب) أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق / أو .

(ج) أن السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به / أو .

(د) أن السفينة بدون جنسية/ أو.

(هـ) أن السفينة، علي الرغم من رفعها لعلم أجنبي، أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية.

٢- في الحالات المنصوص عليها في الفقرة (١) يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع علمها.

ولهذا الغرض، يجوز لها أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلي السفينة المشتبه فيها. وإذا بقيت الشبهة بعد تدقيق الوثائق، جاز لها أن تشرع في المزيد من الفحص علي ظهر السفينة، وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من المراعاة.

٣- إذا ثبت الشبهات لم يكن لها أي أساس، وبشرط ألا تكون السفينة المتفقدة قد ارتكبت أي عمل يبرر تلك الشبهات، جري تعويضها عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها.

٤- تنطبق هذه الأحكام، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، علي الطائرات العسكرية.

٥- تنطبق هذه الأحكام أيضا علي أية سفن أو طائرات أخرى مأذون لها بذلك وفق الأصول، وتحمل علامات واضحة تدل علي أنها قائمة بخدمة حكومية.

(١٣) حق المطاردة الحثيثه:

١- يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية، مطاردة حيثيه عندما تكون لدي السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة، ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتآخمة للدولة القائمة بالمطاردة.

ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتآخمة، إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع.

وليس من الضروري، حين تتلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتآخمة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتآخمة.

وإذا كانت السفينة الأجنبية موجودة داخل منطقة متآخمه، لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها.

٢- ينطبق حق المطاردة الحثيثه، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، علي ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو علي الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة، وفقا لاتفاقية قانون البحار، علي المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة.

٣- ينتهي حق المطاردة الحثيثه بمجرد دخول السفينة التي تجرى مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخري.

٤- لا تعتبر المطاردة الحثيثه قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العلمية المتاحة لها بأن السفينة هدف المطاردة، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو حسبما يكون عليه الحال، داخل المنطقة المتآخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري.

ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن تري الإشارة أو تسمعها.

٥- لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثه إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل علي أنها في خدمة الحكومة ومأذون لها بذلك.

٦- عند القيام بالمطاردة الحثيثه بواسطة طائرة:

(أ) تطبق الفقرات ١ إلي ٤ مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال.

(ب) يجب علي الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعتها الطائرة لتتبع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة علي احتجاز السفينة. ولا يكفي لتبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك أو وهي محل شبهة في ارتكابها إن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع.

٧- لا يجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة واصطبحت إلي ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلي أن السفينة قد مرت أثناء

رحلـــتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحار العالية، إذا جعلت الظروف ذلك ضروريا.

٨- في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تـــبرر ممارســـة حـــق المطاردة الحثيث تعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة لذلك.

(١٤) نظام الجزر:

١- الجزيرة هي رقعة من الأرض متكونة طبيعيا ومحاطة بالماء وتعلو عليه في حالة المد.

٢- باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (٣) ، يحدد البحر الإقليمي للجزيـــرة ومنطقتها المتآخمه ومنطقتها الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري وفقا للأحكام المنطبقة علي الأقاليم الأخرى.

٣- لـــيس للصخور التي لا تهيئ استمرار السكني البشرية، أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري.

المـــراجـــع

1- Business and Law. By (F.N.Hopkins).
2- Merchant Shipping Act. 1970. (English Maritimelaw)
٣- القانون البحري العربي الموحد ، (جامعة الدول العربية ١٩٧٢).
٤- توصيات المنظمة البحرية الدولية " إمو" .
5- International Maritime Organization Resolutions.
6- Carriage of Goods By Sea 1980.
٧- اتفاقية نقل البضائع بحر (هامبورج ١٩٨٠).
٨- توصيات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد).
٩- اتفاقية المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث ١٩٨٤.
١٠- اتفاقية تحديد المسئولية في المطالبات البحرية (إمو) ١٩٧٦.
١١- اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي (إمو) ١٩٨٤.
١٢- اتفاقية نقل الركاب وأمتعتهم بحرا (إمو) ١٩٧٤.
13- York Antwerp Rules 1974.
14- Marine Insurance Act.
15- Lloyd's Marine I,nsurance Policy.
16- Harter Act 1893.
17- Collision Penal Jurisdiction (Brussel 1952).
18- Assistance And Salvage (Brussel 1967).
19- Liens And Mortgages 1967, 1988.
20- Immunity State- Owned Ships 1934
21- Collision Civil Jurisdiction 1952.
22- Arrest (Brussel 1952).

فهـــرس